

FACULTÉ DE DROIT DE L'UNIVERSITÉ DE PARIS

LE
PORT DE ROUEN

THÈSE POUR LE DOCTORAT

Soutenue le vendredi 29 mai 1914, à 3 heures

PAR

André TURBAN

ATTACHÉ TITULAIRE AU MINISTÈRE DE LA JUSTICE

Président : M. PERREAU, professeur

Suffragants : { MM. LYON-CAEN, } professeurs
{ DESCHAMPS, }

PARIS

A. PEDONE, ÉDITEUR

13, RUE SOUFFLOT, 13

1914

THÈSE

POUR LE DOCTORAT

La Faculté n'entend donner aucune approbation ni improbation aux opinions émises dans les thèses ; ces opinions doivent être considérées comme propres à leurs auteurs.

FACULTÉ DE DROIT DE L'UNIVERSITÉ DE PARIS

LE
PORT DE ROUEN

THÈSE POUR LE DOCTORAT

Soutenue le vendredi 29 mai 1914, à 3 heures

PAR

André TURBAN

ATTACHÉ TITULAIRE AU MINISTÈRE DE LA JUSTICE



Président : M. PERREAU, professeur

Suffragants : { MM. LYON-CAEN, } professeurs
DESCHAMPS, }

PARIS

A. PEDONE, ÉDITEUR

13, RUE SOUFFLOT, 13

—
1914

INTRODUCTION

Rares sont les provinces qui occupent une situation géographique aussi privilégiée que la Normandie ; plus rares encore sont les ports aussi bien situés que celui de Rouen.

Un simple coup d'œil, jeté sur une carte, explique l'histoire de ce port, déjà animé dès l'antiquité, devenu, par une lente et patiente évolution, le second port de France.

Situé dans une zone tempérée au cœur d'une province fertile et riche, en face la vieille Angleterre et la jeune Amérique, placé sur un fleuve au cours régulier, à la fois port maritime et fluvial, il est desservi par ces deux grandes voies de communication : la mer et la Seine. Limitrophe du bassin parisien, il en est le débouché et le lieu de distribution.

Il serait impossible de comprendre quel rôle joue actuellement le port de Rouen dans l'économie natio-

nale sans commencer par étudier sa situation géographique.

La naissance d'une agglomération urbaine, d'un port est en effet déterminée par des raisons économiques.

Tous les besoins de l'homme se ramènent toujours, en définitive, au problème de la faim ; et l'aptitude à la vie sociale n'est que le résultat de l'effort que l'homme fait pour vivre.

Un marché se fondera nécessairement pour faciliter les transactions commerciales, pour rapprocher l'offre de la demande à l'endroit où s'établiront le plus facilement, et à moins de frais, des échanges permettant une meilleure utilisation des richesses.

L'agglomération ainsi formée s'efforcera de tirer toute l'utilisation possible de la situation de la ville qui exercera sur son essor une influence prépondérante.

Aussi, dans l'antiquité et au moyen âge, les villes les plus commerçantes, et conséquemment les plus florissantes, ont-elles été les ports maritimes.

« La mer, a dit Friedrich List, est la grande artère du monde, le champ de manœuvres des nations. C'est notre mère nourricière qui entretient la vie économique du monde. »

Quelques cités opulentes s'étaient encore fondées sur de grands fleuves, « ces chemins qui marchent »

dont le cours régulier et sans cataractes était une route naturelle de la civilisation ; elles devenaient ainsi de merveilleux endroits naturels d'échange et de distribution.

Il existe sur le globe différents points qu'on peut appeler les clefs de l'univers : Athènes (avec le Pirée), Carthage, Alexandrie, Constantinople, Venise, Marseille et Lisbonne ont été les carrefours où convergeaient les courants commerciaux du monde entier, les marchés et les entrepôts de la civilisation européenne.

Au ^{xix}^e siècle le commerce a cessé d'être purement maritime comme il l'était au moyen âge, époque où le commerce terrestre était entravé par la difficulté des transports et l'élévation de leurs prix et par les barrières politiques et administratives.

Avec l'apparition de la grande industrie, l'essor des grandes villes ne dépendra plus uniquement de leur situation par rapport à la facilité des échanges commerciaux. Il faudra que leur sous-sol, que la constitution géologique du pays alentour puissent fournir à l'industrie les matières premières dont elle a besoin.

Mais, d'autre part, les transports par terre, sans pouvoir concurrencer, par la modicité de leur prix, les transports par eau, deviennent bien moins onéreux qu'autrefois. Et l'abaissement des prix de transports permettra à la production et souvent à la surpro-

duction industrielle d'obtenir de lointains débouchés.

Des villes mal placées pour l'importation et l'exportation pourront cependant envoyer au loin les produits manufacturés, fruits des transformations des richesses métallurgiques que leur fournit le bassin auquel elles appartiennent.

De puissants foyers industriels pourront même se fonder, bien que ne trouvant pas à proximité les produits nécessaires à leur fonctionnement.

Les pays exotiques leur enverront les matières premières qui seront réexportées après leur transformation.

La fonction industrielle des ports est ainsi née, en même temps que leur fonction régionale devenait plus importante.

Mais si la valeur d'une province, si la prospérité d'une ville dépendent pour beaucoup de leur voisinage de la mer, de leur climat, de leur sous-sol et du relief de leur sol, la cérébralité de la race qui s'y est installée et les a exploitées est aussi un facteur important de leur rôle social et économique.

Assurément la situation géographique de certaines cités merveilleusement privilégiées est la cause fondamentale de leur prospérité. Les grosses agglomérations urbaines sont liées à la région naturelle qui les environne, aux conditions physiques du sol.

Mais si les populations ne peuvent s'affranchir entièrement du joug de la nature, il ne faudrait pas

croire qu'une sorte de fatalité assure à certains groupements la richesse, et condamne certains autres à la médiocrité.

Nombre de villes, peu favorisées au point de vue de leur emplacement, sont pourtant devenues très prospères.

C'est que la valeur de la race qui a conquis la ville et la province qui l'entoure, a suppléé à ce que lui refusait son climat ou son sol. C'est que souvent cette race a su assurer une bonne exploitation des sources de la richesse, multipliant par le coefficient de son énergie les ressources naturelles que d'autres auraient laissées sans emploi.

Le développement d'une race est, à la vérité, soumis aux conditions climatériques du territoire qu'elle habite, mais elle réagit à son tour de façons multiples sur le sol où elle s'est adaptée.

La fortune de Rouen est en grande partie le résultat de sa position géographique ; c'est à sa situation de port intérieur qu'il doit ses progrès ; mais ses habitants ont su admirablement adapter les nécessités vitales aux conditions physiques.

Il est des groupements humains qui, en s'abattant sur une contrée, y ont, dès leur installation, profondément modifié les habitudes de vie, l'ont réveillée de la torpeur où elle végétait et y ont fait jaillir la plus intense activité.

La conquête de la Normandie en est un exemple.

Le manque de vitalité de la race gallo-romaine facilita sa déposition par la race dominatrice des Normands, qui pourtant n'ont point exterminé les vaincus et ont même respecté leurs institutions.

Les hommes du Nord, les conquérants scandinaves, ont eu vite fait de donner au territoire, antérieurement occupé par un peuple dégénéré, une brillante et originale civilisation. Leur race, bien que modifiée par de lentes accumulations successives, a su réaliser la fusion des individualités étrangères et conserver sans de profondes altérations son caractère ethnique.

Il y a indéniablement encore aujourd'hui une race normande, une âme normande.

Bien distincte du caractère latin, cette âme est née de la mer, d'où sont venus les premiers Vikings, et sur laquelle leurs descendants sont tant de fois partis pour de lointaines expéditions.

Elle est faite d'audace, d'esprit d'entreprise, de logique, de sens pratique et de laborieuse tenacité : plus tard, à ces traits fondamentaux, on devra ajouter ces aptitudes dominantes ; le goût des hautes spéculations commerciales, le respect de la légalité, l'amour du droit, la pondération et le goût du bon ordre.

La synthèse de ces aptitudes transmises de génération en génération, par les lois de l'hérédité, forme

un type puissant et original qui a survécu à des siècles d'unification politique et de centralisation administrative et qu'on retrouve intact, lorsqu'on étudie telle ou telle institution normande.

Rouen, cette ville de marchands et de fabricants, a su, quand il l'a fallu, montrer de quel héroïsme elle était capable ; elle n'a cessé de réclamer sa liberté avec opiniâtreté et a préféré la ruine à l'asservissement. Au point de vue artistique et littéraire, elle a toujours été à l'avant-garde de la civilisation française, et dans la vie commerciale, elle a sans cesse donné l'exemple d'une initiative intelligente et d'une énergique activité.

Aussi, combien nous comprenons l'enthousiasme de M. Bignon, rapporteur de la commission chargée d'examiner le projet de loi ayant pour objet l'extension du port de Rouen, lorsqu'il écrit :

« Nulle part mieux qu'ici le présent ne s'unit au passé, et avec plus de force ne donne l'impression de continuité, d'ascension harmonieuse, volontaire, constante, de construction quotidienne et de grandeur. Il y a sur ce mouvement du port, sur cette industrie et ce négoce, avec le prestige de l'histoire et des souvenirs une telle richesse de courage et d'espérance, une si fière ardeur d'initiative et de création, une si émouvante beauté de vaillance française, que tout bon citoyen doit sentir l'orgueil lui monter aux yeux. »

Au cours des chapitres qui vont suivre, partant de

ces deux données fondamentales, la position géographique de Rouen, en tant que port, et le caractère de ses habitants, nous servant au besoin des méthodes comparatives et historiques, tâchant en même temps de tirer de l'étude des faits particuliers économiques, les déductions qu'ils comportent et au besoin de les systématiser et de les ramener à des lois générales, nous allons nous efforcer d'examiner successivement le régime de la Seine et la situation de Rouen, de comparer cette situation à celle des autres grands ports intérieurs français et étrangers, de voir rapidement son évolution historique, d'étudier son outillage ainsi que le mouvement de la navigation et des marchandises, et enfin de rechercher quel est son rôle régional et industriel.

CHAPITRE PREMIER

RÉGIME HYDRAULIQUE DE LA SEINE ET POSITION DU PORT DE ROUEN

LA SEINE. — Sa supériorité sur les autres grands fleuves français.

RÉGIME. — Bassin, affluents, débit, pente, largeur et profondeur du lit, glaces et crues. La Seine maritime. L'estuaire (chenal, bancs, marées, mascaret).

SITUATION DE ROUEN. — Obstacles qui s'opposaient au développement de l'agglomération rouennaise. Causes qui ont favorisé son essor. Importance du rôle régional du port.

La Seine, « le fleuve français par excellence », a dit Michelet, est de tous nos grands cours d'eau le plus apte à la navigation.

La Loire présente dans son débit d'énormes écarts ; au moment de la fonte des neiges elle est sujette à des crues redoutables qui se produisent avec une extraordinaire soudaineté ; l'été, ce n'est plus qu'un mince filet d'eau errant au milieu des sables ; pendant 250 jours par an, sa hauteur d'eau entre Orléans et Blois est inférieure à un mètre, et pendant 129 jours, à 30 centimètres.

Le rôle de la Loire est donc presque nul, et la France manque d'un grand canal de navigation central qui lui serait nécessaire.

La Garonne est, dans la majeure partie de son cours, inutilisable, et la vitesse du Rhône, le plus abondant de tous nos fleuves, rend son aménagement très difficile.

Au contraire, la Seine constitue une voie de navigation de premier ordre, longue de près de 600 kilomètres, dont plus de 450 ouverts à la grande navigation.

Elle prend sa source sur le plateau de Langres, par 471 mètres d'altitude. A Paris elle ne coule qu'à 25 mètres. De Rouen au Havre la pente est réduite à 0 m. 041 par 1.000 mètres.

La Seine dessert un bassin très vaste borné par les collines du pays de Caux et de Picardie, les Ardennes, l'Argonne, le plateau de Langres, les collines du Nivernais, le plateau d'Orléans et les collines du Perche.

De nombreux méandres, notamment à sa sortie de Paris et dans sa partie maritime, retardent la navigation.

On a amélioré les conditions de navigabilité du fleuve : le lit a été rétréci, — soit qu'on ait comblé certains bras du fleuve et réuni des îles aux rives, soit qu'on l'ait enfermé entre des quais ou des digues —

et approfondi par des dragages qui l'ont débarrassé des seuils et des bancs mobiles de sables bourbeux, de gravier, de calcaire et de tourbe qui l'encombraient.

La navigabilité de ses affluents lui permet d'être reliée aux bassins de la Meuse, du Rhin, du Rhône et de la Loire par des canaux de jonction qui distribuent très loin dans l'intérieur du pays les marchandises débarquées dans ses ports maritimes ; par l'Oise elle se rattache au système de canaux qui se ramifient entre Dunkerque et Namur ; par le canal de l'Ourcq et la Marne, elle dessert toute la région de l'Est ; par l'Yonne, les canaux de Bourgogne et du Nivernais, du Loing et de Briare, toute celle du Centre.

Située sous un climat tempéré, la Seine n'est point exposée comme l'Elbe, avec laquelle elle offre beaucoup d'analogie, et les autres fleuves de l'Allemagne du Nord et de la Russie, à voir chaque année son lit obstrué par des glaces, ce qui nécessite un long et laborieux travail pour rétablir la navigation ; les très rares hivers où elle a gelé au cours du xix^e siècle, l'interruption a été de courte durée et elle n'a pas causé trop grand préjudice au commerce ; au reste la température moyenne de la Seine, qui ne gèle qu'à — 6° étant de 11, 5°, on peut espérer que cet empêchement ne se renouvellera pas fréquemment.

Recevant dans son bassin une quantité de pluie non excessive, traversant d'autre part des terrains très

perméables, la Seine a un débit à peu près constant ; elle ne connaît ni les maigres de la Loire, ni les crues terribles du Rhône.

Aussi ses crues sont-elles infiniment moins considérables et moins dangereuses que celles de nos autres grands fleuves, dont elles n'ont pas non plus la soudaineté. Ses principaux affluents, l'Aube, l'Oise et la Marne, ont un régime modéré analogue au sien, et comme elle, prennent leur source et coulent au milieu de terrains perméables.

Cependant elle a ressenti les fâcheux effets de l'exploitation maladroite des surfaces boisées situées sur son cours, et, d'autre part, elle subit l'influence de l'Yonne, qui, traversant des terrains imperméables, est sujette à des montées périodiques causant conséquemment une élévation de niveau des eaux du fleuve.

Les décrues sont lentes, les eaux filtrées à travers les terrains calcaires qui comprennent la plus grande partie du bassin séquanien venant remplacer dans le lit du fleuve les eaux de ruissellement fournies par l'Yonne.

Au moyen âge, la région rouennaise était continuellement ravagée par les inondations ; aujourd'hui que le fleuve est canalisé, elles sont moins préjudiciables à Rouen qu'à Paris ; elles sont sans influence dans l'estuaire et retardent, dans la partie maritime, la vitesse de propagation du flot. Au moment des grandes

marées, l'action combinée du mouvement des flots et des eaux de la crue peut amener à Rouen des inondations.

On divise généralement la Seine en trois parties : la Seine fluviale, la Seine maritime et l'Estuaire. Nous nous réservons de dire quelques mots de la Seine fluviale quand nous parlerons de la batellerie, mais il importe d'étudier dès maintenant le régime de l'estuaire et de la Seine maritime, étude nécessaire pour la compréhension de l'histoire du port, de son développement et surtout des travaux déjà effectués et de ceux dont l'exécution est décidée.

La Seine maritime. — C'est dans le port même de Rouen que les grands navires de mer rencontrent le premier pont qui les empêche de remonter plus avant le cours du fleuve. Ce pont sépare ainsi nettement la Seine fluviale de la Seine maritime, mais cependant les effets de la marée se font sentir jusqu'au barrage de Martôt, à 25 kilomètres en amont, et ils se faisaient même sentir, avant la construction de ce barrage, jusqu'à Pont-de-l'Arche, situé 8 kilomètres encore plus loin.

La Seine ne reçoit dans cette partie que des affluents sans importance ; son cours sinueux se déroule en larges boucles coulant tour à tour au milieu de campagnes fertiles couvertes de vergers et de rians

bosquets et de vastes forêts, entre des falaises abruptes qui dominent les rives convexes et des plateaux aux versants de très faible pente dans les rives concaves.

Comparé à celui de l'Elbe et de l'Escaut, son lit est relativement étroit ; à Rouen, resserré entre les quais, il n'a pas plus de 130 mètres. Sa largeur entre ce port et Caudebec varie de 300 à 400 mètres. A partir de ce dernier point, le fleuve s'élargit progressivement et mesure 700 mètres au confluent de la Risle.

Cette largeur était autrefois beaucoup plus grande. Le lit a dû être rétréci au moyen de digues, car si dans ses concavités il était bordé de falaises qui n'avaient point à craindre les érosions causées par les eaux, il n'en était pas de même des berges convexes qu'on s'est vu forcé de protéger par de solides enrochements.

Ce qui a été perdu en largeur a été gagné en profondeur ; les dragages ont débarrassé le lit des seuils argileux et des bancs de sable et de tourbe qui l'encombraient.

Ces améliorations ont produit ce résultat que la tête du flot arrive à Rouen une heure plus tôt qu'auparavant, cinq heures après son passage au Havre.

La durée de l'étales, très longue, est de quatre à cinq heures.

Lorsqu'en exécution des travaux projetés de nouveaux dragages vers l'amont auront approfondi la Seine cet approfondissement accélérera encore la

vitesse de propagation des eaux de la marée, et conséquemment augmentera la durée de l'étale, ce qui rendra encore plus facile l'accès du port de Rouen.

L'**Estuaire** de la Seine ressemble à une véritable petite mer ; il commence à Quillebœuf, la grande station de pilotage des navires, et forme la plus vaste échancrure qu'on puisse rencontrer sur les côtes de la Manche.

Vers l'amont, les eaux limoneuses du fleuve, déjà sensiblement salées au moment du flot coulent, au milieu de prairies, entre des digues basses ; à gauche s'étend un vaste marécage : le Marais Vernier.

Près du Havre, l'estuaire est encaissé entre de hautes falaises de marne, coupées par les vallées escarpées de petites rivières.

Au milieu de la baie émergent l'Eclat et deux autres bancs fixes : le Ratier et Amfard ; ces derniers partagent l'estuaire en trois passes de largeur à peu près égale.

Le chenal navigable variait constamment autrefois et débouchait tantôt par la passe centrale, tantôt par les passes latérales ; lorsqu'il s'était fixé dans l'une d'entre elles, des apports s'y produisaient et ne tardaient pas à l'obstruer ; il suffisait alors d'une tempête ou même d'une forte marée pour que le chenal se déplace et coule à travers une autre passe, que

les eaux avaient érodée lentement pendant l'envasement du précédent chenal.

Les diverses cartes levées depuis le xvii^e siècle nous montrent ces variations qui rendaient la navigation très périlleuse et les sinistres fréquents dans l'estuaire.

Depuis 1898, l'administration des ponts et chaussées a mis en service d'énormes dragues aspiratrices dont le travail intensif a eu pour résultat d'assurer la stabilité du chenal dans la passe centrale. Situé dans l'axe de l'estuaire, il est fixé par des môles de béton.

Alors, en effet, que le lit du fleuve dans sa partie maritime est fixe, l'estuaire est au contraire formé de bancs changeants, amas de sable et de bancs mi-solides et mi-liquides.

La Seine n'est pour rien dans cette énorme accumulation de sables ; elle est due aux alluvions des courants marins, à l'action destructive des vagues qui sapent le pied des falaises bordant l'estuaire et qui achevant l'œuvre commencée par les eaux de pluie qui s'infiltrèrent dans les fissures de la craie, fissures bientôt agrandies par les gelées, sont cause de leur éboulement.

Ces matériaux, argiles et sables ainsi arrachés aux falaises, sont emportés par les courants et viennent combler l'estuaire ; le flot les entraîne lorsque sa vitesse est maximum et les abandonne lorsqu'elle diminue.

Une tempête peut aussi créer de larges bancs que l'action du flux et du reflux effritera peu à peu et finira par faire disparaître.

Bien différent du régime de la Seine maritime est celui de l'estuaire, caractérisé par l'action dominante des marées et des courants sur l'influence du fleuve.

Les marées ne se produisent pas directement dans le canal de la Manche ; le flux de l'Océan s'y propage avec une direction S.-O.-N.-E.

Ayant doublé la presqu'île du Cotentin, une branche secondaire se dirige vers les rochers du Calvados qu'elle longe, se détachant du courant principal. Celui-ci va se heurter à l'éperon formé par le cap d'Antifer qui le divise à son tour en deux parties. Une première ondulation suit les côtes de Picardie allant vers la mer du Nord. La seconde descend vers la baie de la Seine où elle précède le courant venant du Calvados. Celui-ci s'engouffre beaucoup plus rapidement dans l'estuaire, n'étant point gêné par les bancs de sable comme l'était le courant venant du cap d'Antifer, qui les a déjà peu à peu recouverts.

La superposition de ces deux ondes cause des marées très fortes, et comme leurs maxima se produisent l'un après l'autre, la durée de l'étale est très longue dans la baie de la Seine et dans l'estuaire.

A mesure que la mer monte au Havre, ses eaux

tendent à se reprendre dans le lit du fleuve ; le flot se propage par une série de petites ondulations qui élèvent rapidement le niveau du fleuve.

Le volume des eaux ainsi introduit dans l'embouchure de la Seine en marée moyenne est évalué à 700 millions de mètres cubes, et il était encore plus considérable autrefois avant l'établissement des digues qui ont rétréci le lit du fleuve.

A chaque marée s'établit une sorte de lutte entre le courant de flot qui finit par l'emporter et les eaux qui, grâce à la vitesse acquise, continuent à descendre la pente du fleuve ; aussi, les étales se produisent-elles après les heures de pleine mer, l'équilibre ne s'établissant que graduellement dans toute la partie maritime de la Seine.

Le flot arrive à Rouen avec une vitesse de 25 kilomètres dans les marées de vive eau, de 20 kilomètres dans les marées de morte eau, causant un « ressac » dangereux pour les steamers qui doivent être amarrés très solidement.

De ce qui précède, il résulte que la navigation de la Seine ne peut être qu'une navigation de marée, exception faite pour les navires d'un faible tirant d'eau.

Les gros cargo-boats qui fréquentent le port de Rouen ne franchissent les seuils que lorsque le plein est fait dans l'estuaire.

Aussi arrivent-ils à Rouen presqu'en même temps,

en flottille ; ils sont contraints avant leur arrivée à Rouen de ralentir leur marche afin qu'il soit procédé successivement aux opérations d'amarrage.

Il s'ensuit aussi qu'à la descente les bâtiments avancent en sens inverse du courant de flot, ce qui rend cette descente moins facile : ils se trouvent arrêtés par la baisse des eaux dans leur route et peuvent se voir contraints de stopper aux endroits où le lit accuse une profondeur suffisante.

Mascaret. — Le mascaret n'est point un phénomène particulier à la Seine.

En France on l'observe aussi dans la Garonne ; mais il est loin d'avoir dans nos fleuves le caractère d'ampleur formidable et de violence redoutable qu'il possède en Asie et en Amérique, dans le Gange et dans le fleuve des Amazones.

Il se produit d'une façon assez capricieuse ; cependant on l'observe très souvent aux marées d'équinoxe.

Une barre s'avance en grondant au-dessus du fleuve, dressant sa crête écumeuse, qui domine une vague mugissante de 2 ou 3 mètres de hauteur, suivie de quelques ondulations moins fortes appelées « ételles ».

Cette barre sera encore plus haute lorsque le vent soufflant de l'Est opposera une résistance à sa propagation, et d'autant plus forte que les rives seront moins écartées et que le fond du lit sera plus élevé.

Le mascaret est en somme la victoire de la mer sur le fleuve qui d'habitude résiste au courant ascendant du flot. Dans les fortes marées les deux masses d'eau se heurtent avec violence, l'eau du fleuve est refoulée violemment par le courant impétueux du flot qui tend à remonter jusqu'à la source pour le grand dommage de la navigation.

Bien souvent, en effet, ce phénomène a été cause de la perte des navires échoués.

Position de Rouen.

Le site de Rouen est un des plus pittoresques que l'on puisse rencontrer ; la ville s'étend en pente douce au milieu d'un demi-cercle de collines verdoyantes : la côte Sainte-Catherine, le Boisguillaume et le Mont-aux-Malades, au faite couronné de forêts qui lui font un cadre grandiose.

La boucle de la Seine sur laquelle elle se trouve la divise en deux parties reliées par quatre ponts. Sur la rive nord, c'est la vieille ville avec ses nombreux et antiques monuments ; sur la rive gauche s'est construit le faubourg Saint-Sever, borné par les communes industrielles de Sotteville, du Grand et du Petit Quevilly, occupant la plaine que forme une large et vaste presqu'île.

Les faubourgs de la ville vont toujours s'étendant et progressant ; entre eux et la ville même, il n'y a aucune

discontinuité, si bien que Rouen et sa banlieue forment une agglomération de plus de 200.000 habitants.

Son essor au point de vue de la population n'est certes pas comparable à celui de quantité de grandes villes anglaises et surtout allemandes ; mais si ce chiffre n'est pas plus élevé, c'est que cette augmentation est due presque entièrement à l'immigration paysanne ; c'est qu'en Normandie, comme partout en France, la natalité est très faible.

C'est après bien des vicissitudes, que, grâce à l'énergie féconde et aux efforts persévérants de ses habitants, Rouen est devenue le grand port qu'elle est aujourd'hui.

A la vérité sa position géographique lui permettait d'escompter le plus brillant avenir, mais avant d'arriver au but, il lui a fallu lutter sans relâche pour améliorer cette situation.

Placée sur la Seine au point où finissait la navigation maritime et où commençait la navigation fluviale, elle se trouvait par là même destinée à devenir l'avant-port de Paris, mais son éloignement de la mer dont elle est distante de 125 kilomètres, et les difficultés que rencontraient les navires pour remonter un fleuve rempli de seuils dangereux pouvaient devenir pour elle une cause de déchéance.

D'autre part, le pays offrait peu de ressources et le relief très accidenté du pays de Caux rendait très

malaisée la création de routes, très périlleuses les communications avec le Nord de la France et par suite très coûteux les transports dans cette direction.

Ce n'est pas tout ; Rouen a encore dû lutter contre les marais et les forêts qui l'enserraient, et contre le fleuve qui fréquemment débordait.

Cet isolement était autrefois, il est vrai, une sécurité en ces temps de guerres continuelles, et les ports ne souffraient guère de l'absence de communication avec l'intérieur ; le commerce maritime et le commerce terrestre étant alors bien distincts.

Les grandes villes maritimes étaient solitaires ; elles visaient plus à devenir des entrepôts sûrs pour les marchandises qu'à posséder une zone territoriale même restreinte, et l'établissement de Venise sur une lagune est un exemple bien caractéristique de ce fait que les ports n'avaient pas besoin d'être reliés à leur arrière-pays par des voies de communication nombreuses, ni même d'en posséder un.

Quand, grâce à l'extension des relations économiques, le rôle des ports a changé et quand leurs fonctions sont devenues multiples, Rouen, qui cependant avait toujours eu depuis ses débuts un certain rôle régional, à cause de sa proximité de Paris, rôle limité d'ailleurs à l'approvisionnement de la capitale, a vu cette fonction se développer prodigieusement.

Peu lui importe maintenant que quelques voiliers,

contraints de se faire remorquer pour remonter la Seine et la descendre, et de subir par là des frais supplémentaires, hésitent à venir mouiller dans ses eaux et lui préfèrent le Havre, placé tout à fait à l'extrémité de l'estuaire.

Son port est admirablement situé pour recevoir les navires à vapeur qui n'ont point à supporter les frais de remorquage et ont tout intérêt à faire la dépense, relativement minime, de quelques tonnes de charbon pour pénétrer le plus avant possible dans l'intérieur des terres.

Alors que sa position interdit au Havre de jouer le rôle de port régional, grâce à elle, Rouen, situé pour devenir le trait d'union entre son vaste hinterland et les pays d'outre-mer, voit ce caractère s'accroître et l'activité de son trafic décupler.

« C'est, écrit M. de Rousiers, un lieu de distribution merveilleusement approprié aux besoins nouveaux du commerce. »

Les steamers y apportent les marchandises attirées par les besoins de la consommation, marchandises que les wagons et les chalands distribueront en éventail à l'immense zone qui constitue son arrière-pays.

La construction des voies ferrées, d'une part, a beaucoup développé la fonction régionale du port relié à Dieppe, au Havre et aux nombreux foyers industriels du pays de Caux et desservi par trois réseaux : le Nord, l'Etat et l'Orléans.

D'autre part, les progrès de la navigation sur la Seine fluviale qui traverse une contrée peuplée, riche et productive ont, eux aussi, contribué à faciliter l'établissement de lignes régulières mettant en relations continues producteurs et consommateurs.

L'illustre cité rouennaise au passé glorieux et laborieux, cœur d'une région d'intense transit international entre le Nouveau-Monde, l'Ouest de l'Afrique et l'Europe septentrionale, carrefour où convergent les grandes routes maritimes, fluviales et terrestres, ne peut manquer de devenir, en même temps qu'un de nos principaux centres industriels, un instrument de premier ordre dans l'âpre lutte économique que se livrent sans trêve les grandes puissances mondiales.

CHAPITRE II

ROUEN ET LE HAVRE

Rivalité de ces deux ports.

Ports côtiers et intérieurs (avantages et inconvénients).

Nature différente des marchandises qu'ils reçoivent et rôle distinct qu'ils jouent.

Exemples de ports français et étrangers se trouvant dans une situation analogue.

Il doit y avoir union étroite et non pas concurrence entre les deux ports conjugués.

« Paris, Rouen et le Havre sont une même ville dont la Seine est la rue. »

Cette célèbre parole du Premier Consul démontrant qu'il avait compris que les deux ports de la Seine devaient avoir un rôle bien différent et que leur développement devait se produire parallèlement, n'a pas empêché les deux villes de nourrir à l'égard l'une de l'autre une vigoureuse animosité.

Les journaux havrais sont remplis de sarcasmes quand ils parlent de la capitale normande. Quelques phrases, trop connues, sont typiques. Combien de fois ont-ils répété que Rouen n'était qu'une « gare

d'eau ». « Rouen, disent-ils encore, fait du transit, le Havre fait du commerce » ; état d'esprit qui s'est manifesté en 1881 par la tentative de création d'un nouveau département : la Seine maritime avec le Havre pour chef-lieu.

Bien différente est certes la mentalité des négociants de ces deux places.

Alors que le commerce rouennais est représenté par de vieilles familles traditionnalistes chez lesquelles l'épargne est la qualité la plus en honneur et qui arrivent à la fortune et s'y maintiennent par un labeur patient et obstiné, l'élite des commerçants havrais est formée par des individualités, à coup sûr moins timorées, mais se laissant facilement tenter par la grosse aventure et devant bien souvent leur situation à d'intelligentes et habiles spéculations.

Mais, si l'esprit qui anime ces deux groupements est pour beaucoup dans leur rivalité, leur mésentente provient surtout d'une profonde méconnaissance de leurs véritables intérêts.

Partout où l'on rencontre deux ports voisins, situés, l'un très avant dans l'intérieur des terres, l'autre sur la mer même et à l'extrémité de l'estuaire du fleuve qui conduit au premier, s'est posé le même problème.

Les pouvoirs publics devaient-ils purement et simplement sacrifier l'un à l'autre ?

Il semblait plutôt que les inconvénients réciproques

qui résultaient de leur situation respective devaient se compenser et qu'on devait s'efforcer de développer le rôle auquel sa situation géographique prédestinait chacun d'eux.

Les ports intérieurs ne sont pas en effet sans présenter de grands inconvénients.

Le plus important, c'est que la rivière ou le fleuve sur lequel ils sont situés, peut présenter de multiples obstacles à la navigation, soit que ses eaux demeurent gelées une partie de l'hiver, soit que de nombreux méandres retardent la marche des bâtiments de commerce, soit encore que les passes de son estuaire soient instables et dangereuses ou que leur peu de profondeur oblige les navires à attendre pour les montées une forte marée, soit enfin et surtout que son lit ne permette pas, ou ne permette qu'un nombre limité de jours par an, aux grands cargo-boats, à cause de leurs dimensions et de leur tirant d'eau, d'accéder au port intérieur.

Mais indépendamment de ces éventualités, et en supposant même ce port relié à la mer par un canal de navigation répondant à toutes les nécessités de la navigation moderne, il est certains navires qui auront encore avantage à aborder dans un port situé directement sur la mer.

Ce sont ceux qui se voient contraints de réduire au minimum la durée de leurs opérations dans les ports ;

ceux auxquels s'impose non seulement une marche rapide, mais encore un déchargement opéré avec la plus grande célérité qui leur permette de repartir aussitôt. C'est le cas des grands courriers postaux, des bâtiments opérant à grande vitesse le transport simultané des marchandises et des passagers vers des pays lointains, et à *fortiori*, de ceux uniquement destinés au transport des passagers, trop heureux de pouvoir diminuer de quelques heures la durée d'un long voyage.

Il en est de même pour les navires transportant des marchandises d'un prix élevé par rapport à leur poids, ou des cargaisons promptes à se détériorer, et pour ceux qui prennent ou laissent en escale une notable partie de leur chargement.

Par contre, le port intérieur n'est pas sans posséder certains avantages ; le principal est qu'il évite aux marchandises un trajet par voie terrestre d'autant plus long qu'il est situé plus loin de la mer ; c'est un fait incontestable que les transports par mer sont beaucoup plus économiques que les transports par terre ; les marchandises débarquées sur une côte se trouvent donc grevées de frais élevés (surtout si lourdes et encombrantes, elles ont une faible valeur sous un gros poids), étant forcées d'avoir recours au transport par voie ferrée pour arriver à leur lieu de distribution, alors, qu'au contraire la montée d'un fleuve, de la

Seine par exemple, n'entre guère en compte pour un steamer venant du Brésil ou du Cap.

En même temps, une économie très précieuse de temps se trouve réalisée ; les risques d'avaries qui peuvent survenir dans la manutention des marchandises se trouvent fort diminués, surtout si celles-ci sont destinées à être consommées sur place ou à alimenter l'industrie locale.

Cet avantage est encore accentué lorsque le point de pénétration maximum des navires de mer se trouve être en même temps un centre de navigation fluviale, relié à un vaste réseau de canaux sur lesquels les chalands peuvent économiquement distribuer les marchandises.

Nous verrons qu'au cours de la seconde partie du *xix^e* siècle, le négoce rouennais, comprenant que la prospérité de la ville ne pouvait manquer de s'accroître proportionnellement au tirant d'eau que présenterait la Seine maritime, et conséquemment au tonnage des navires que le port pourrait recevoir, a concentré ses efforts sur l'aménagement du fleuve : but encore aujourd'hui loin d'être atteint.

Tel qu'il est, le port distribue à un immense arrière-pays les marchandises lourdes et de faible valeur débarquées sur ses quais, alors que le Havre est le marché et l'entrepôt des marchandises chères et le point d'embarquement des passagers pour le Nouveau-Monde.

L'un et l'autre forment ainsi deux ports complémentaires ou « conjugués » auxquels leurs conditions géographiques ont assigné un rôle spécial et qui, sans former un tout indivisible, sans cependant que la prospérité de l'un soit nécessairement subordonnée à celle de l'autre, sont assez liés pour subir la répercussion d'un désastre qui viendrait à éprouver l'un d'entre eux. Ils ont tout intérêt à ne pas empiéter sur leurs attributions respectives et à ne point se faire une concurrence ruineuse pour tous deux.

Nombreux sont les ports de commerce français et étrangers, qui se trouvent dans des conditions à peu près analogues.

Bordeaux, situé sur la Garonne, à 98 kilomètres de l'Océan Atlantique, vit l'apogée de sa grandeur et de sa prospérité au temps de la navigation à voiles. Mais aujourd'hui la plupart des grandes Compagnies de navigation l'ont délaissé, et leurs paquebots s'arrêtent à Pauillac. Bien que depuis quelques années, il ait repris un peu de son animation, il semble devoir rester presque stationnaire ; son arrière-pays ne pouvant guère lui permettre de jouer le rôle important qu'il avait autrefois.

Nantes a, dans la première moitié du xix^e siècle, connu aussi une grande prospérité. L'ensablement de la Loire, l'augmentation du tonnage des chalands, et plus encore la création des chemins de fer, portèrent

un coup funeste à son activité. Les lignes transatlantiques partent aujourd'hui de Saint-Nazaire qui est aussi le port d'escale des navires longs-courriers de fort tonnage.

La navigation de la Loire maritime est, en effet, comme celle de la Seine, une navigation de marée ; les navires doivent attendre l'heure de la pleine mer pour monter jusqu'à Nantes, et cette montée n'est possible qu'aux bâtiments ne calant pas plus de 5 mètres cinquante.

La construction du canal maritime de la Basse-Loire a été un palliatif à cette situation, mais les écluses sont une cause de retard, et aujourd'hui son rôle est au moins aussi vain que celui du canal de Tancarville.

Le véritable remède serait l'approfondissement du lit du fleuve dans sa section parallèle au canal latéral ; le tirant d'eau devrait être porté à huit mètres.

Lorsque les travaux qui donneront cette profondeur au lit du fleuve auront été exécutés, on pourra s'attendre à voir Nantes regagner une grande partie de son ancienne clientèle.

Alors, en effet, que Saint-Nazaire n'a pas beaucoup d'eau et est très mal situé pour jouer un rôle régional, Nantes, au contraire, si le projet de la Loire navigable venait à être réalisé, redeviendrait un port de premier ordre.

Aujourd'hui les gabarres remontent seulement jusqu'à Angers où elles sont arrêtées par des bancs de sable.

Celles dont le tirant d'eau est inférieur à deux mètres pourraient, d'après le projet précité, remonter jusqu'à Orléans.

Nantes, jusqu'alors isolé de son hinterland, deviendrait le port de ce centre de production agricole qu'est la vallée de la Loire.

A l'étranger les ports de Hambourg et de Cuxhaven présentent une analogie frappante avec ceux de Rouen et du Havre.

Hambourg, situé sur le bras nord d'une bifurcation de l'Elbe est distant de 105 kilomètres de la mer du Nord.

Mais la navigation sur l'Elbe ne peut s'effectuer à grande vitesse ; des dragages intensifs exécutés sans trêve depuis la guerre de 1870 lui ont donné, il est vrai, une profondeur suffisante pour permettre la montée des grands navires lourdement chargés : pourtant on ne trouve encore dans les basses mers que 7 m. 50 d'eau dans la Basse-Elbe.

Aussi le port de vitesse, le port transatlantique de Hambourg, est-il Cuxhaven, placé à l'embouchure du large et profond estuaire du fleuve, près de la pointe extrême de la rive gauche.

Comme Rouen, Hambourg se trouve desservi par le cours d'eau le plus central et le plus proche de la capitale ; non seulement, il est le débouché de la très importante vallée du fleuve, mais sa puissance attractive s'exerce jusqu'au cœur de l'Europe centrale.

Depuis que l'Elbe a été aménagée, la vieille cité hanséatique est devenue un grand port régional, le principal entrepôt d'importation et d'exportation de l'Allemagne du Nord ; sa prospérité, favorisée par la bonne administration du port et son formidable outillage, s'est encore accrue dans des proportions énormes depuis quinze ans, à tel point que son mouvement commercial par mer représente près de la moitié du commerce extérieur total de l'Allemagne.

Cuxhaven se voit maintenant concurrencé par Bremerhaven, avant-port de Brême-ville, qui a acheté cette enclave et aménagé ce port.

Bremerhaven, le lieu d'embarquement des émigrants de l'Europe du Nord, semble appelé à devenir non seulement le port transatlantique de Brême, situé à 75 kilomètres de l'embouchure du Weser, fleuve qui, à cause de son peu de profondeur, ne peut recevoir que des bâtiments de tonnage moyen et est une partie de l'année obstrué par les glaces, mais aussi celui de Hambourg et même le port de vitesse de l'Allemagne entière.

De même, Londres, à cause de son énorme popula-

tion, à cause de la largeur de la Tamise qui forme une immense rade intérieure aux rives bordées de quais, coupées par d'innombrables bassins et couverts d'entrepôts et de magasins énormes, sera toujours un des premiers ports du monde ; mais Liverpool, et surtout Southampton, sont les ports de vitesse de l'Angleterre.

En Belgique et en Hollande nous trouvons deux grands ports intérieurs, Anvers et Rotterdam.

Anvers a vu son port se développer d'une façon prodigieuse. Il fournit la presque totalité du trafic maritime de la Belgique, et c'est aujourd'hui un point d'échange mondial où convergent les courants commerciaux des deux mondes. Il a su tirer un merveilleux parti de sa situation, sur un fleuve très large et très profond qui traverse un pays surpeuplé, riche, très industriel, et dessert non seulement la Belgique mais le Nord de la France et une partie de l'Allemagne.

Grâce aux frais énormes qu'on a faits pour son aménagement, qui ont permis la construction de nouveaux quais et de nouveaux bassins, et l'installation d'un outillage très perfectionné, grâce aussi à l'essor de l'industrie dans les alentours immédiats de la ville, son mouvement de 15 millions en 1901 est passé à 25 millions en 1910.

Et cependant, si l'Escaut présente presque partout

une suffisante profondeur, les navires y voient leur marche retardée par de nombreux méandres. Aussi a-t-on songé à pratiquer une grande coupure qui supprimerait trois de ses courbes brusques et rapprochées.

Actuellement, un port d'escale immense est en construction près de Blankenberghe. Son chenal d'accès offrira 11 mètres de mouillage quand les travaux en seront terminés.

Rotterdam est comme Anvers un port de pénétration pour la France et la Westphalie rhénane, c'est encore un trait d'union entre l'Allemagne et l'Angleterre, un point de jonction entre la navigation maritime et la navigation fluviale du Rhin. Etant l'aboutissement des courants commerciaux qui naissent dans cette importante région métallurgique qui comprend les vallées du Rhin et de la Meuse, sa prospérité s'est développée considérablement.

Pourtant, bien que Rotterdam ne soit situé qu'à 25 kilomètres de la mer du Nord, les Pays-Bas se préoccupent aujourd'hui de créer un port de vitesse directement sur la mer.

Cette très rapide étude des ports qui se trouvent dans des conditions à peu près symétriques à celles de Rouen et du Havre, en même temps qu'elle sert d'appui aux considérations antérieurement exposées, nous démontre quels rôles différents sont appelés à jouer les deux ports de la Seine maritime.

Celle-ci pendant longtemps n'a eu qu'un seul port, Rouen. Quand François I^{er} fonda le Havre, il ne songeait aucunement à créer une cité destinée à concurrencer la capitale de la Normandie ; son seul but était d'établir sur la Manche, pour les navires de commerce, un refuge qui remplacerait Lillebonne et Harfleur, et de défendre par une forteresse l'entrée de l'estuaire.

Mais les Havrais ne tardèrent pas à donner à leur ville un grand essor, si bien qu'au commencement du xix^e siècle, époque où seuls les petits caboteurs fréquentent les ports fluviaux, époque où ces ports intérieurs désertés voient leur ruine prochaine, Rouen va sembler devoir jouer un rôle insignifiant au point de vue maritime.

Nous verrons comment les Rouennais surent adapter leur port aux progrès de l'évolution économique et modifier son accès conformément aux transformations, de l'architecture navale. Aujourd'hui, ils ont enlevé à leurs rivaux la plus grande partie du cabotage international.

Les diverses variations dans la clientèle des deux ports n'infirmant en rien ce qui a été dit plus haut relativement à la corrélation existant entre eux.

A moins de bouleversements politiques ou de graves troubles économiques, ils atteindront leur maximum de prospérité en développant uniquement le rôle que la nature leur a départi, rôle qui ne peut se trouver profondément modifié.

Mais des circonstances particulières peuvent accélérer le développement de l'un d'entre eux, et la prospérité de l'un peut s'accroître rapidement et l'état du second rester stationnaire ; leur essor ou leur mauvaise fortune ne sont point forcément isochrones.

Ils sont, il est vrai, les deux éléments d'un tout, il s'est fait entre eux une répartition conforme à leurs conditions géographiques, mais si la concurrence entre eux ne peut avoir que de funestes résultats, il leur appartient de s'efforcer de ravir aux ports étrangers tout le trafic possible et de tâcher de s'opposer de toutes leurs forces au pouvoir d'attraction que peuvent exercer ceux-ci.

Un port comme Rouen, au rôle régional prépondérant, sera beaucoup moins exposé à voir son développement diminuer et s'éteindre qu'un port purement commercial comme le Havre, dont l'avenir dépend uniquement de l'habileté de quelques gros négociants.

Le Havre, en effet, est d'abord un port de transit pour les passagers d'Amérique, assurant des relations rapides entre la région parisienne et le Nouveau-Monde.

Mais on peut penser, et c'est ce qu'affirmait au Sénat, le 16 janvier 1911, l'amiral de Cuverville, que Saint-Nazaire est beaucoup mieux placé que le Havre pour les navires venant d'Amérique.

Aujourd'hui la chambre de commerce de Brest

s'efforce de lui ravir les grands paquebots transatlantiques.

Le Havre a encore à souffrir de la concurrence de Cherbourg qui, comme Anvers, du reste, est en train de devenir un port d'escale allemand.

Le Norddeutsche Lloyd et la Hambourg America Linie s'y sont installés en maîtres, et les paquebots allemands enlèvent ainsi aux lignes françaises une bonne partie des passagers riches, désireux de faire plus rapidement la traversée de l'Océan.

En ce qui concerne les marchandises, le Havre, port extérieur, reçoit des produits exotiques de grande valeur sous un faible poids ; café, cacao, poivre, cuivre ; le café, pour prendre un exemple, n'est jamais descendu au plus fort des périodes de baisse au-dessous de 665 francs la tonne.

C'est le marché mondial de ces marchandises étrangères, marché merveilleusement outillé d'ailleurs ; l'organisation supérieure de la Bourse et le fonctionnement de la caisse de liquidation assurent admirablement son fonctionnement, encore que la principale raison de la fréquentation du Havre par la grande navigation soit surtout due à l'existence de vastes entrepôts où les négociants peuvent accumuler d'immenses stocks, en attendant que les marchandises puissent être distribuées à l'intérieur du pays ou bien souvent réexportées.

Mais ce marché international ne tient qu'à la valeur des commerçants havrais, qui doivent redouter la concurrence des ports étrangers et veiller à ne pas voir leur port se laisser ravir la prépondérance par ceux d'Anvers, d'Hambourg et de Rotterdam.

Un moyen d'augmenter le mouvement des navires dans de notables proportions serait l'extension du rôle industriel du port.

On pourrait encore chercher à développer le rôle régional du Havre, autrefois beaucoup plus considérable qu'aujourd'hui, en le reliant à la rive gauche de la Seine, mais ce rôle, qu'il est très mal placé pour remplir, ne sera jamais que modeste.

C'est surtout dans l'agrandissement de son port et dans le perfectionnement de son outillage que doivent tendre ses efforts. Les villes flottantes que sont les transatlantiques demandent et demanderont encore plus demain, d'immenses bassins.

Aussi il serait à souhaiter que les Chambres votassent sans retard un projet beaucoup plus vaste que celui présentement à l'étude, répondant non pas seulement aux nécessités présentes, mais aux besoins futurs.

Rouen, à la différence du Havre, ne réexporte pas, c'est un centre d'importation définitive ; les marchandises qui y sont débarquées, houilles, vins, pétroles,

bois — et même grains dans les années déficitaires — sont destinées à la consommation nationale et, plus exactement, à la consommation régionale.

Merveilleusement placé pour transiter les marchandises à bas prix, il est le grand marché de la région parisienne.

Son rôle purement commercial est peu important, et ses docks et magasins bien peu étendus, mais en revanche combien grande est son influence envisagée, au point de vue régional ?

Il laisse au Havre le commerce plus rémunérateur des marchandises chères et s'efforce d'attirer les produits pesants et de valeur minime que les navires s'efforcent aujourd'hui de déposer le plus loin possible dans l'intérieur des terres.

Ces marchandises, il les distribuera par voie ferrée et surtout par eau, et l'emploi de la voie fluviale, facilité chaque jour par les progrès de la batellerie, permettra de les conduire à destination à des tarifs très réduits.

Rouen se trouvant relié par la Seine à un système de canaux qui couvrent presque un tiers du territoire national, et pouvant ainsi transporter à très bon compte sur des bateaux de rivière les marchandises lourdes venant d'Europe ou d'Algérie, celles-ci ont complètement déserté le Havre qui n'a gardé que les produits d'origine exotique faisant l'objet de très actives transactions commerciales.

Le Havre, posté sur la mer, en relations constantes avec les pays les plus lointains, doit porter ses efforts vers le développement de la navigation cong-courrière et devenir « l'embarcadère de toute l'Europe centrale et occidentale », alors que Rouen, ville intérieure et port de la région parisienne, aura pour but de décupler ses relations avec les nations européennes.

Il se peut assurément que le cabotage international augmente au Havre et que la navigation au long cours s'accroisse à Rouen dans une certaine mesure, mais le rôle des deux ports restera spécialisé dans ses grandes lignes.

Ces organes supérieurs que sont ces deux ports dans notre économie nationale, ne lutteront plus pour la suprématie de la Seine maritime comme par le passé.

A cet antagonisme doit succéder une cohésion étroite, née de leur parfaite adaptation aux conditions géographiques et économiques qui déterminent leur évolution.

CHAPITRE III

APERÇU HISTORIQUE DU PORT DE ROUEN (DEPUIS SES ORIGINES JUSQU'EN 1846).

Périodes gallo-romaine et franque. — Invasions normandes. — Conquête française. — François I^{er}. — Henri IV. — Louis XIV. — Révolution. — Empire. — Restauration et monarchie de Juillet.

Périodes gallo-romaine et franque.

Rouen, ville gauloise, capitale des Vélocasses est peu connue.

De même les détails nous manquent sur la conquête romaine.

Des fouilles archéologiques récentes nous montrent qu'avec leur civilisation et leur administration les vainqueurs avaient importé leurs arts dans la cité et dans la province alentour ; une route romaine traversait le pays au sud de la Seine, aboutissait à Caracoticum près d'Harfleur, et rejoignait au sud la voie partant de Marseille, qui desservait la vallée du Rhône.

Des vestiges de murailles, découvertes en 1879, permettent de croire que ces grands terrassiers et bâtis-

seurs qu'étaient les soldats romains avaient enceint de fortifications la ville devenue la résidence d'un gouverneur militaire et la capitale de la deuxième Lyonnaise.

Le nom de Rouen ne se trouve ni dans César ni dans Pline.

S'il faut en croire le géographe Strabon, qui considérait déjà la Seine comme l'une des plus belles voies de commerce fournies par la nature, le port était en relations avec les pays d'outre-mer, et notamment faisait un trafic important avec la Grande-Bretagne.

Rares sont aussi les documents sur la période franque.

A partir du v^e siècle, les Francs envahirent le pays et leur domination dura quatre cents ans ; les Calètes unis aux Veliocasses formaient le diocèse de Rouen ; c'est l'époque de la grande puissance de l'Eglise, celle où se fondent les grandes abbayes de la vallée de la Seine.

Le premier document relatif à l'activité maritime du port date de 629. C'est un diplôme de Dagobert pour la foire du Lendit. Il nous apprend que Rouen exportait alors dans la région du Nord le vin, le miel et la garance.

Son commerce était déjà arrivé à un certain développement, et le mouvement du port présentait une grande animation, animation qui ne fera que s'accroître au cours du vii^e siècle.

Invasions normandes.

Le moine de Saint-Gall, chroniqueur de Charlemagne, raconte que pendant sa vieillesse le grand empereur pleurait « sur ses successeurs qui ne sauraient pas empêcher les pirateries des Normands » ; l'anecdote est légendaire, mais il est certain que c'est à la fin du règne de Charlemagne que débutent les invasions normandes.

Des côtes stériles de la Norvège, de l'archipel danois, de la péninsule du Jutland, chaque printemps leurs flottilles partaient sur la « route des cygnes » sous la conduite d'un « roi de la mer ».

Ils commencèrent par ravager les côtes de France et d'Espagne, puis remontèrent le cours des fleuves à plusieurs journées de navigation, notamment l'Escaut, la Seine et la Loire ; ils allèrent même jusqu'à Terre-Neuve et probablement sur les côtes de l'Amérique.

Mais la Normandie semble bien avoir été la terre de prédilection de leurs terribles exploits : incendie des chaumières et des moissons, sac des villes et des monastères.

Tout semblait facile à leur folle témérité ; à ces incursions rapides, d'où ils revenaient gorgés de butin, ne tardèrent pas à succéder de véritables batailles rangées et de longs sièges.

En 841, au lendemain de la mort de Louis le Pieux,

les barques de cuir des soldats d'Ogier à la faveur d'une grande marée, remontent la Seine. Jumièges est pillé ; Rouen est pris et brûlé et la fameuse abbaye de Saint-Ouen détruite.

En 845, c'est Raguénart qui débarque avec 120 navires ; les Normands reviennent encore en 849, en 850 et en 852.

Dès cette époque, les bandes des Vikings semblent avoir fondé des établissements permanents, sorte de camps retranchés, situés à proximité des forêts d'où ils tiraient le bois nécessaire à la réparation de leurs « drakars », ces barques non pontées, aux formes étranges, qui paraissent avoir été construites suivant les meilleures règles de l'architecture navale.

En 876, banni par son père Harald, débarque avec ses compagnons Ganger-Rolf le marcheur, le célèbre Rollon de la légende nordique, qui à la différence des autres chefs de bandes pillardes, ne fut pas seulement un conquérant avide et ambitieux et plus tard un justicier implacable, mais encore un administrateur et un organisateur remarquable.

Il n'est du reste pas très sûr que les Normands aient eu toute la violence et la cruauté que la légende leur prête ; ce n'étaient pas des barbares, ils venaient d'un pays doué d'une antique civilisation.

Charles le Simple tenta vainement d'expulser les envahisseurs qui ravagèrent la Normandie, la Breta-

gne, l'Orléanais et même la Bourgogne. Par le traité de Saint-Clair-sur-Epte, il dut céder, à titre de fief, une partie de la Neustrie à Rollon, qui épousa, Gisèle fille du roi.

Rouen fut érigé en capitale du duché qui devint d'abord une véritable colonie scandinave ; mais les Normands n'ayant point amené de femmes, s'unirent à des Neustriennes ; la dualité des races ne tarda pas à disparaître.

Rollon s'efforça de pacifier le duché ; il réprima le brigandage et s'opposant à de nouvelles incursions par la Seine, refoula les nouveaux arrivants.

Rouen était alors complètement ruinée ; il la fortifie, et elle ne tarde pas à voir renaître et s'étendre son influence ; elle devient une cité considérable dont le commerce, très important, va continuer de grandir sous ses successeurs ; nous possédons une preuve de la fréquence de ses relations avec les Iles Britanniques dans un règlement de 973 portant que les vins et les marsouins expédiés à Londres par les marchands de Rouen, seraient exempts d'impôts.

Guillaume Longue Epée joint au duché le Contentin et l'Avranchais. Sa cour passe pour avoir été un modèle d'urbanité et de raffinement.

La puissance des ducs arrive à son apogée au ^{xii}^e siècle ; ils étaient parmi les plus fastueux potentats de l'Europe et la Normandie une des plus riches provinces de la France.

Mais le goût des aventures n'était point éteint chez ces hommes du Nord ; c'est à cette époque que se placent les merveilleuses expéditions des nobles Normands dont le récit forme une fabuleuse épopée.

Ils s'élancent à la conquête de l'inconnu sur toutes les routes de la mer ; on retrouve leurs traces glorieuses en Italie, en Sicile et dans le Levant.

On sait comment Guillaume le Batard, « le fameux baron », devint roi d'Angleterre. La bataille d'Hastings donna à Rouen l'empire de la mer dans le Nord et ouvrit à l'activité de ses habitants les débouchés immenses de l'Angleterre ; la capitale normande devint alors le port le plus important du Nord et de l'Ouest de la France.

Malheureusement les derniers ducs devinrent, pour la Normandie qu'ils accablaient d'impôts, de véritables tyrans ; leurs ennemis irréconciliables, les rois de France surent mettre à profit les rancœurs populaires, exaspérées par l'incapacité de Jean-sans-Terre et la réprobation soulevée par ses crimes. La guerre éclata, les Français entrèrent en Normandie, s'emparèrent de Rouen (1204) après un siège de 80 jours, et le duché fut réuni à la couronne.

Philippe-Auguste fit raser les remparts et démolir le château de Rollon ; il respecta, il est vrai, les franchises provinciales données par les rois d'Angleterre

et laissa au duché ses institutions propres, mais il porta un coup terrible à la prospérité du port tant en interdisant aux marchands de vins de l'Anjou, de l'Aunis et de la Gascogne de transporter leurs produits par eau dans le port qu'en supprimant le monopole du commerce de Rouen avec l'Angleterre et l'Irlande concédée par la Charte de 1150 de Henri II Plantagenet.

Rouen aurait pu regretter les rois d'Angleterre qui lui avaient donné une grande prospérité et haïr la domination française, cause de sa décadence, si Louis VIII n'avait ramené le calme dans le commerce et assuré à la métropole normande un siècle de richesse en octroyant à ses marchands des privilèges nouveaux.

La ville devient alors un centre d'affaires maritimes très animé. Elle reçoit de nouveau les vins de Poitou et de Gascogne ; la Hollande et le Danemark lui envoient des bois, des fourrures, du goudron ; elle étend ses relations avec la Flandre, l'Espagne et les ports de la Méditerranée. On y importe encore l'étain, le plomb, le sel, le chanvre, les produits tinctoriaux, les cuirs nécessaires aux tanneries établies aux environs de la ville, et surtout les laines dont l'industrie est symbolisée par l'agneau que la ville possède dans ses armes avec lesquelles on fabriquait les draps de luxe, dont la renommée s'étend jusqu'aux foires de Champagne

et de Brie et qui seront bientôt universellement célèbres.

La liste de ces importations nous est donnée par les « Coutumes de la Vicomté de l'Eau », une des multiples juridictions de l'ancien régime dont le chef, le vicomte de l'Eau, outre le garde des poids et mesures, avait la connaissance « de tous les cas civils et criminels commis sur les rivières de Seine et Eure, rivages et quais, et de tous les procès intentés au sujet des droits de contrôle de cette vicomté. »

D'autre part, malgré les protestations des armateurs de Paris, les bourgeois rouennais obtiennent le monopole de la navigation sur la Seine jusqu'au pont de Mantes.

La prospérité de la ville « aux cent clochers », attestée aujourd'hui par le nombre de ses merveilleux monuments, était telle que la signature des notables commerçants rouennais issus de familles de marchands semblables à celles des républiques italiennes et des communes flamandes, était escomptée comme celle des grands bourgeois de la Hanse.

Le port était alors pourtant bien étroit ; ce n'était qu'une berge talutée, s'étendant le long de la muraille fortifiée, où s'amarraient bord à bord une foule de petits voiliers.

Avec la funeste guerre de Cent ans, va s'ouvrir une ère d'insécurité et de misère qui annulera tout trafic.

Sous le règne de Charles VI, des émeutes fréquentes éclatent à Rouen, vite réprimées dans le sang. La plus connue est celle de la Hârelle, dont la ville fut châtiée par la perte de sa commune en 1382.

Des impôts excessifs viennent encore aggraver les malheurs de la guerre entre la France et l'Angleterre, qui ruinent la Normandie. Les routes sont infestées de soldats, la navigation est interrompue sur la Seine et le port désert.

La possession de la Normandie a fait couler presque autant de sang que celle des Vosges, mais ces luttes ont cimenté étroitement l'union de cette province et de la France.

Laissé sans secours par Charles VI, après un horrible siège de 7 mois qui fit des milliers de victimes, Rouen, investi par une armée de 30.000 Anglais, dut capituler. Henri V lui accorda des conditions honorables.

La ville demeura jusqu'en 1449 sous la domination anglaise ; mais si elle avait montré jadis le plus grand attachement à ses anciens ducs, elle était bien devenue française ; malgré la communauté de race, le joug anglais parut odieux aux Normands ; et les bourgeois ralliés, « reniés » comme on disait alors, étaient en butte à l'animosité de leurs compatriotes ; les impôts énormes, que levaient avec âpreté les agents du roi d'Angleterre, suscitèrent des soulèvements continuels parmi les populations normandes.

En 1449, Rouen chassa ses oppresseurs et redevint pour la seconde fois française ; depuis cette époque elle n'a cessé d'être réunie à la couronne, et l'histoire de la province et celle de la ville se confondent avec l'histoire de la France.

Après la libération de la ville, le roi Charles fit une entrée solennelle parmi les acclamations dans la capitale de son duché de Normandie et lui rendit ses privilèges ; il confirma notamment ceux des « maîtres ouvriers et compagnons occupés à la fabrication des draps d'or et de soie ».

L'industrie de la soie s'était en effet établie à Rouen et y demeura florissante jusqu'au milieu du ^{xviii}^e siècle.

Sous le règne réparateur de Louis XI, Rouen retrouva des jours prospères.

Il y a dans la race normande tant de vitalité ; l'esprit d'entreprise y est si développé qu'avec la paix refleurit l'activité de la ville et du port ; c'est l'époque de la grande prospérité de la draperie.

Le roi Louis disait de la Normandie et de sa capitale qu'elle était la « tierce partie du royaume de France » ; il combla la ville de bienfaits, et grâce aux administrateurs laborieux et intelligents qu'il y envoya sa fortune ne fit que croître.

C'est aussi l'époque des aventureuses expéditions

vers les régions inexplorées, qui du reste n'avaient jamais complètement cessé pendant la guerre de Cent ans ; de concert avec les armateurs dieppois, les Rouennais arment des navires pour la découverte des terres inconnues.

Louis XII, en réprimant le brigandage, en diminuant les impôts et réorganisant la justice — il créa l'Echiquier, devenu en 1511 le Parlement de Normandie — assura la sécurité dans les transactions commerciales.

François I^{er} encourage Jean Ango dans ses expéditions sur les contrées mystérieuses qu'étaient alors les côtes d'Afrique, d'Amérique et l'Extrême-Orient ; vers la même époque Alphonse de Cideville, vicomte de Rouen, aussi lui organise plusieurs armements. Les documents de l'époque nous montrent qu'alors les marchands de Rouen s'associaient pour les voyages au Brésil d'où ils rapportaient des épices et des bois précieux.

Rouen est alors la ville la plus peuplée du royaume de France, bien que la fondation du Havre par François I^{er} ait porté un coup sensible au développement de son port.

Mais la ville va à nouveau connaître de sombres jours.

Pendant la guerre avec Charles Quint, la peste et les maladies épidémiques de toutes sortes fondent sur la malheureuse cité ; la misère devient atroce, et ce-

pendant les exigences du fisc royal vont se multipliant ; le « commerce de Rouen tombé insensiblement en sommeil ».

Arrivent les guerres de religion : Rouen, dont le Parlement se distingue par son attachement à l'Eglise, mais exaspéré contre l'avidité du gouvernement royal auquel il se voit forcé de refuser des subsides, tour à tour conquis par Montgomery et par François de Guise, subit successivement les vengeances et les pillages des réformés et des catholiques. La piraterie, qui d'ailleurs sévissait à l'état endémique depuis le règne de François I^{er}, augmente encore sur les côtes et empêche tout trafic.

Henri IV, forcé de conquérir son royaume ville par ville, vint mettre le siège devant Rouen qui avait embrassé la cause de la Ligue ; le sieur de Villard qui la commandait lui en ouvrit les portes.

Le bon roi s'efforça d'enrayer le mouvement de décadence de la ville en renouant les rapports commerciaux du port avec l'Angleterre et l'Espagne ; il empêcha le retour de la famine en interdisant l'exportation des grains.

La mise en valeur des côtes du Canada, qui avant d'être une colonie française, est une colonie normande, ouvrit de nouveaux débouchés aux produits manufacturés que fabriquait Rouen.

Les quais sont débarrassés de leurs ouvrages de

guerre, des travaux sont entrepris pour leur réfection et l'on construit un pont en bois qui facilitera les communications entre les deux rives du fleuve.

Henri IV avait conçu un projet qui n'était qu'une partie d'un vaste plan embrassant l'ensemble du territoire et qui s'il eût été exécuté eût donné un prodigieux essor au port. Il voulait mettre en communication la Manche avec la Méditerranée par le Rhône, la Saône, l'Yonne et la Seine, reliées par des canaux. Sa mort en arrêta la réalisation.

Sous le règne de Louis XIII, Rouen souffre des révoltes dont la plus connue est celle des *va-nu-pieds*, due aux impôts écrasants établis par Richelieu ; tous les fléaux fondent sur la métropole normande ; la peste éclate ; le brigandage décourage tout négoce ; le commerce maritime qui faisait de Rouen, suivant les paroles du conseiller Martel de Bolbec « comme le cœur distribuant le sang à toute la France », tombe en pleine décadence.

Puis sous Louis XIV la Fronde continue à paralyser tout transit ; la disette devient épouvantable.

On sait quelle était la misère des habitants des campagnes sous ce règne, mais si les paysans se trouvent presque réduits à se laisser mourir de faim, le sort de la population urbaine est aussi précaire ; de nouveau la peste éclate à Rouen et les deux tiers des habitants succombent. Rouen va, du reste, être ravagée sept fois par le fléau sous ce règne.

En 1658, 1662, 1709, la Seine déborde portant la dévastation dans les campagnes. L'année 1684, elle gèle ; l'hiver fut si rigoureux que la mer se couvrit de glaces à plus d'une lieue du rivage et que des milliers de personnes moururent de froid.

Pourtant le commerce se relève quelque peu grâce à la sage administration de Colbert. Pendant les 22 années de son ministère, il s'occupe activement des affaires coloniales, et favorise l'industrie ; le port de Rouen, dont les négociants exportent en Amérique leurs produits manufacturés, notamment les toiles qui sont toujours un des principaux éléments de son trafic, retrouve une certaine animation.

En 1693 est fondée, dans le faubourg Saint-Sever, la première fabrique de faïence : industrie qui ne tarda pas à se développer rapidement et demeura très florissante jusqu'à la Révolution qui causa sa ruine.

De 1600 à 1660 avaient été établis dans le port de solides quais de pierre.

Le premier projet d'aménagement de la Seine est dû à Vauban qui, lors de sa tournée d'inspection en Normandie, conçut le dessein d'en modifier le cours : en pratiquant une coupure à travers la partie septentrionale de la péninsule, on eût épargné aux navires un parcours de 20 kilomètres.

Une brochure parue au début du xix^e siècle nous apprend que ce projet eut un commencement d'exécu-

tion. « On voit encore, dit l'auteur, la partie de tranchée qui fut ouverte, mais on cessa les travaux dans la crainte de ne pouvoir assez maîtriser l'effet des marées qui est très violent dans ces parages. »

La révocation de l'Edit de Nantes porta un coup terrible à la ville de Rouen ; la Normandie comptait alors 200.000 religionnaires et sa capitale 4.000. Banquiers, négociants, armateurs, tous durent prendre le chemin de l'exil et allèrent porter à l'étranger, en Hollande et en Prusse le secret de nos industries.

A la fin du règne de Louis XIV, épuisée par les guerres incessantes et surtout la ruineuse guerre de la succession d'Espagne, anémiée par les persécutions religieuses, la Normandie, comme la France tout entière, est à bout de ressources ; l'insatiable fiscalité du roi, le déclin de la marine marchande ont ruiné tout commerce ; la détresse et la famine sont partout ; sans cesse des révoltes, sauvagement réprimées, éclatent parmi les paysans exaspérés par des édits fiscaux, aggravés par la tyrannie d'une administration oppressive et par les exactions des agents du fisc, contre ce roi qui pour soutenir son luxe et ses guerres « tirait, dit Saint-Simon, jusqu'au pus, le sang de ses sujets ».

Dans les premières années du règne de Louis XV, le port retrouve une nouvelle activité, grâce au développement de l'industrie rouennaise.

Si l'industrie de la laine allait diminuant toujours d'importance, celle du coton, née sous François I^{er}, commençait à être très prospère.

Le coton venait des Antilles françaises et de la Guyane. Rouen se trouva très bien placée pour ces importations. On se mit à fabriquer autour de la ville même et dans le pays de Caux les étoffes nouvelles ; les fils teints à l'avance, le plus souvent avec du rouge d'Andrinople formaient les dessins du tissage.

Le coton obtient une vogue considérable et les « rouenneries » se répandirent dans tout l'univers.

Cette industrie a toujours progressé malgré des périodes de crise. Comme celle de 1786, année où fut signé un traité de commerce ouvrant nos ports aux produits anglais, — elle fut la cause du déclin du travail à domicile, les filateurs, pour soutenir la concurrence, s'étant vus forcés de rassembler leurs ouvriers dans de vastes usines, — et celle de 1860, provoquée autant par la guerre de Sécession que par l'adoption d'une politique libre-échangiste.

En 1758 s'établit à Rouen, avec la protection de Mme de Pompadour, le Génevois Sey qui crée la première manufacture de toiles imprimées, toiles bientôt célèbres sur tous les marchés de l'Europe et jusqu'aux Indes.

Le port ressentait naturellement les heureux effets de l'activité industrielle.

François Oursel, auteur d'un *Abrégé de l'histoire de Rouen*, nous donne de précieux renseignements sur sa situation en 1759. « Le quay, dit-il, est peut-être pour l'aspect un des plus beaux et des plus agréables du royaume », et plus loin, parlant des fortifications de la ville, il complète cette observation. « Rouen n'est à découvert que du côté de la rivière qui y forme un des plus beaux quays qui soient en France, où le flux de la mer y fait monter les navires de toutes les nations qui y apportent l'abondance, et c'est à cette abondance que Paris, la capitale du royaume, est redevable de la plus grande partie de celle dont elle jouit. » Cette citation nous montre que Rouen était déjà considéré comme le port naturel d'approvisionnement de Paris.

Le trafic entre ces deux villes se trouvait, du reste, facilité depuis 1723 par la concession d'un privilège exclusif en faveur du duc de Luxembourg et de ses descendants d'un service de diligences par eau.

La vitalité de Rouen est telle que son commerce se maintiendra relativement actif dans les dernières années du règne de Louis XV, malgré la perte de nos colonies et la déchéance de notre marine, malgré la misère qui arrive à un degré inouï, et la famine qui règne à l'état chronique dans les campagnes.

Cependant le problème de la communication facile de Rouen avec la mer, posé déjà depuis longtemps,

commence à devenir pressant et à susciter un certain nombre de projets et d'expériences.

La chambre de commerce, créée en 1703, prend bientôt comme principal objectif l'amélioration du cours de la Seine, et pendant deux siècles elle va poursuivre ce but avec une ténacité et une opiniâtreté infatigable.

En 1753, les négociants rouennais lui signalent l'incurie de l'abbé de Jumièges qui ne faisait rien pour aider à la navigation trop souvent interrompue et demandent l'installation à Quillebœuf d'un magasin de sauvetage. La navigation était, en effet, extrêmement dangereuse et les sinistres fréquents dans le cours maritime du fleuve et surtout dans l'estuaire où le chenal se déplaçait constamment, où des bancs de sable formant parfois de véritables îlots apparaissaient et disparaissaient sans cesse.

Moyennant un impôt, les pilotes de Quillebœuf se chargèrent de débarrasser le fleuve des bancs qui l'encombraient ; un peu plus tard un dépôt d'engins de sauvetage fut installé sur ce point qu'on appelait alors le « cimetière des navires ».

Un projet tendant « à faciliter avec sûreté la navigation de la rivière de Seine » est présenté le 26 mai 1753 à la Chambre de commerce qui ne croit pas devoir y donner suite ; on y voit « que tous les navigateurs conviennent qu'il y a plus de risque à monter du Havre

à Quillebœuf qu'il ne s'en rencontre à venir de toutes les parties du monde ».

En 1757, l'ingénieur Mangin entreprend avec le plus grand succès des expériences d'approfondissement du chenal au moyen d'épis flottants ; la guerre de Sept ans ne lui permit pas de les poursuivre et empêcha la réalisation de ses projets.

En 1772, une Compagnie (Mustel et Cie) présenta un vaste projet ; elle offrait, le tout à ses frais, d'enlever les bancs changeants de l'estuaire et le seuil qui se trouvait au-dessus de Quillebœuf et de faire tous les travaux nécessaires à la rectification du lit du fleuve, et demandait en rémunération de ces travaux la propriété des prairies qu'elle se proposait de conquérir sur le fleuve.

Craignant d'une part une spéculation, étant ensuite dans l'impossibilité de juger nettement l'ensemble du projet, ses promoteurs n'appuyant point de plans précis et étudiés leur demande de privilèges, la chambre de commerce consultée donna un avis défavorable.

Jusqu'à la Révolution, elle ne va plus avoir l'occasion de reprendre de nouvelles expériences.

Il est cependant intéressant de signaler que la question n'avait point cessé de préoccuper les esprits, ainsi qu'en témoigna le sujet d'un concours ouvert en 1785 par l'Académie des Sciences et Belles-Lettres de Rouen sur « les moyens de resserrer le canal de la Seine depuis Villequier jusqu'à la mer ».

L'année suivante, le prix fut décerné à MM. de Lambardie et de Chambry, qui étaient partisans de la création d'un canal latéral du Havre à Villequier. Comme les précédents, ce projet n'eut point de suite.

Les événements politiques vont détourner l'attention de ces études.

Pendant la période révolutionnaire, Rouen qui pourtant avait accueilli avec empressement les réformes proposées par l'Assemblée Nationale demeura calme et rebelle à tous excès sanguinaires. Mais, si dans la France de la Terreur la ville était une oasis, sa situation au point de vue commercial était très critique.

De 1795 date un projet, qui ne fut pas réalisé, tendant à la création d'un bassin sur la rive gauche de la Seine, séparé du fleuve par un terre-plein de 300 mètres, autour duquel on eût créé de vastes dépôts pour les marchandises.

La tourmente passée, la situation s'améliore, l'industrie débarrassée des entraves des corporations et des jurandes se réveille, et les filatures se multiplient.

Le Premier Consul, traversant Rouen, écrit à Joséphine : « Tout ici est consolant et beau, j'aime vraiment cette belle Normandie, c'est la véritable France. »

Mais les contributions de guerre vont raréfier

l'argent et paralyser le commerce rouennais que va totalement ruiner le désastreux blocus continental, qui annihile nos relations avec l'étranger; des faillites éclatent sans trêve ;

De plus, l'augmentation déjà sensible du tonnage des navires rend chaque jour plus difficile l'accès du port de Rouen et la navigation dans l'estuaire. Quelques vieilles maisons rouennaises crurent même, à cette époque, devoir transporter leur siège au Havre où débarquaient, du reste, depuis longtemps la plupart des marchandises destinées à Rouen ; si bien que la majeure partie du trafic de l'embouchure de la Seine à Rouen se faisait par allèges, et que le tonnage inférieur à 100 tonnes se trouva le plus ordinaire, les arrivages de navires de 150 à 180 tonnes étant tout à fait exceptionnels.

L'utilisation de la vapeur comme moyen de propulsion des vaisseaux opère, d'autre part, dans la marine marchande une véritable révolution. On sait que c'est en 1807 que Fulton fit son premier voyage. Rouen voit arriver en 1815, pour la première fois, un bateau à vapeur « l'Elise ».

Avec rapidité la marine se transforme ; la voile perd peu à peu de son importance, bien que restant le moyen de transport le plus économique lorsque le vent est favorable ; l'hélice est découverte, et la vitesse devenant le principal facteur du commerce maritime, on

modifie et on perfectionne la machinerie pour atteindre ce résultat ; le fer et l'acier remplacent le bois dans la construction des coques des vaisseaux.

Une transformation identique s'opère dans l'industrie, à laquelle l'introduction de nouvelles machines donne un développement prodigieux, facilité par la paix presque ininterrompue dont jouit la France sous la Restauration et la Monarchie de Juillet. La richesse s'accroît et donne un nouvel essor aux relations commerciales.

On poursuit la réfection et le dégagement des quais de Rouen. Une ordonnance de Louis XVIII permet à la ville de percevoir un droit d'attache dont les produits seront employés à leur embellissement.

En 1824, une Compagnie crée le premier service de remorquage, qui malheureusement ne peut fonctionner longtemps ; en effet, une taxe avait été établie amiablement sur les gros négociants rouennais, et certains d'entre eux se refusèrent à l'acquitter ; comme le projet de loi qui imposait cette taxe ne fut pas voté, rien ne put contraindre les protestataires à s'exécuter.

En l'année 1829, le pont de pierre, dont la construction avait été autorisée en 1810, est ouvert à la circulation.

Depuis 1824, la quantité de navires entrant à Rouen va toujours décroissant ; le commerce maritime et la grande navigation y sont menacés d'anéantissement.

Le port va décliner peu à peu. Il ne renaitra qu'après

1846 lorsque la tenacité de la chambre de commerce aura fait triompher le principe de l'amélioration du cours du fleuve.

Bien que les quais se trouvent encore quelquefois encombrés, le port ne reçoit guère plus que les allèges du Havre et de Honfleur. Il est absolument impossible aux navires de plus de 250 tonneaux de remonter à Rouen. Cette montée demande 15 heures pour les petits bâtiments à vapeur et 3 jours au minimum, plus souvent 8 jours pour les voiliers.

Les expéditions pour le Nord autrefois se faisaient toutes par le port de Rouen ; maintenant, Dunkerque et Le Havre lui font la plus redoutable concurrence, concurrence dans laquelle le Havre s'assure l'avantage en supprimant les droits d'octroi sur les objets destinés à la consommation intérieure, tandis que Rouen continue à les percevoir.

Aussi le port est-il déserté et les commerçants réclament-ils contre cet état de choses.

De fréquents sinistres en Seine — on compte plus de cent naufrages en 20 ans entre Tancarville et Caudebec — découragent la navigation ; les primes d'assurances montent jusqu'à 0 fr. 25 0/0 pour les vapeurs et 0 fr. 50 0/0 pour les voiliers.

La question de l'amélioration du fleuve prend un caractère d'urgence extrême.

En 1844 un projet dû à M. Doyat, ingénieur, est repoussé par le conseil général.

La chambre de commerce s'efforce pourtant de doter le port d'un matériel suffisant; deux grues à vapeur y sont mises en service en 1845 et une troisième en 1847.

La Révolution de 1848, par les crises intérieures qu'elle soulève, détermine une grande insécurité dans les affaires; puis la création des chemins de fer et l'établissement de tarifs différentiels favorables au Havre achèvent de ruiner le port de Rouen. — Les derniers navires anglais le délaissent et vont débarquer le charbon à Dieppe, relié à Paris par une voie ferrée.

Rouen allait devenir une nécropole.

La chambre de commerce comprit toute l'imminence du danger; il fallait entrer dans la voie des réalisations, donner à Rouen un accès facile vers la mer, il fallait que les projets d'amélioration et d'endiguement de la Seine maritime soient mis sans retard à exécution.

CHAPITRE IV

HISTOIRE DU PORT DE 1846 A 1913

Situation en 1846.

Transformation du commerce maritime, conséquence du développement de l'industrie. Rôle nouveau joué par les ports.

Loi du 31 mai 1846.

Travaux exécutés depuis cette époque.

Résultats.

Loi du 6 août 1913.

Nous avons déjà eu l'occasion de parler, au cours des chapitres précédents, de l'état de l'Estuaire de la Seine.

En 1846, rien n'avait encore été entrepris pour son aménagement, non plus que pour la rectification du lit dans la partie maritime du fleuve qui était resté tel que la nature l'avait façonné.

Rouen, depuis sa fondation le grand port de la Basse-Seine, avait vu pendant la première moitié du xix^e siècle, sa prospérité décliner lentement, son

accès devenant peu à peu plus difficile à cause de l'ensablement de l'Estuaire.

Or la condition essentielle d'activité d'un port intérieur, c'est d'avoir vers la mer un accès facile ; c'est pour lui une question de vie ou de mort.

En 1855, il y avait dix mille bateaux et quatre lignes de vapeurs faisant le trajet entre Orléans et Nantes, et le mouvement commercial entre ces deux villes était à peu près égal à celui de la Seine entre Rouen et Paris.

L'état des fonds ne tarda pas à entraver la navigation ; les gabarres descendirent bien encore le cours de la Loire, mais si quelques-unes se risquaient encore à la remonter à la voile par vent d'Ouest, la plupart étaient démolies à leur arrivée à Nantes, en raison de la difficulté que présentait le voyage de retour.

Aujourd'hui, de tout ce mouvement commercial il ne reste que le souvenir ; on chercherait en vain un chaland le long des quais d'Orléans où, l'été, coule non-chalamment, au milieu des sables, un ruisseau alangu.

Il est infiniment probable que si l'on avait laissé la nature accomplir son œuvre, et si l'on avait négligé d'améliorer le régime de la Seine, Rouen serait maintenant une ville morte, et des dépenses considérables seraient nécessaires pour lui rendre son véritable rôle de port régional du bassin parisien.

Le Havre lui-même a été menacé d'envasement pendant longtemps, et si maintenant toute crainte à cet égard est chimérique, il n'en est pas moins vrai qu'Harfleur, à son apogée au ^{xiv}^e siècle, est aujourd'hui ensablé, et que Lillebonne, dont Strabon mentionne l'importance, est aujourd'hui séparé du fleuve par 6 kilomètres d'alluvions.

Voici quelle était la situation en 1846.

L'estuaire s'étendait alors jusqu'à la Mailleraye sur une longueur de 30 kilomètres. Les eaux bourbeuses du fleuve coulaient sur une largeur de 10.000 mètres en amont d'Honfleur, de 7.000 mètres en aval de la Roque, de 4.800 mètres au Marais Vernier, de 3.200 mètres à Quillebœuf, de 1.500 mètres à la Vacquerie et de 1.000 mètres entre Villequier et la Mailleraye.

Il était en lutte constante avec les alluvions charriées par les courants, avec les bancs vite formés, plus vite détruits encore, construits avec des matériaux arrachés aux falaises ; l'instabilité du chenal, qui se modifiait constamment, constituait un danger permanent.

Dans la partie maritime de la Seine, la navigation était entravée par des seuils plus ou moins élevés qui séparaient le lit en une série de bassins souvent très profonds où les navires trouvaient toujours, même à

marée basse, une hauteur d'eau suffisante pour y mouiller. La posée était alors une caractéristique de cette navigation ; de posée en posée les navires remontaient jusqu'à Rouen. Quillebœuf était la principale station ; à Villequier, Tancarville et Aizier relâchaient aussi les voiliers, attendant le flot et le vent favorable. La montée était particulièrement pénible en aval de Quillebœuf où les bâtiments de mer trouvaient seulement à la traverse d'Aizier, 1 m. 75 dans les faibles eaux, à celle de Villequier au banc des Meules où ils trouvaient 2 m. 75 en morte-eau.

Les sinistres n'étaient pas rares, et quand le navire avait la chance de ne pas s'échouer, il ne s'en tirait toujours pas sans avaries.

L'état des fonds dans la seconde partie du fleuve, de la Mailleraye à Rouen, était beaucoup plus régulier, les quelques îlots et les quelques seuils qu'on y rencontrait étaient beaucoup moins dangereux que ceux de l'Estuaire, et si à certains endroits le lit était encore démesurément élargi, on ne trouvait plus là de vastes marais.

Sauf dans les marées d'équinoxe, où les bateaux atteignant 3 mètres de tirant d'eau pouvaient remonter en 8 ou 10 jours jusqu'à Rouen, le port n'était ordinairement accessible en un minimum de 3 jours qu'à ceux dont le tonnage était inférieur à 200 tonnes, mais bien souvent la montée demandait plu-

sieurs semaines, et il n'était pas rare que le mascaret causât la perte de ces navires lorsqu'ils se voyaient contraints de s'échouer sur les hauts-fonds et d'attendre l'arrivée du flot pour être renfloués.

L'état de la Seine était d'autant plus préjudiciable au port de Rouen qu'une évolution corrélative aux progrès de l'industrie se produisait dans le mode des transports par mer ; le tonnage moyen des navires commençait à augmenter, et les échanges commerciaux exigeaient de plus en plus la régularité et la vitesse.

Avec le xix^e siècle le monde entre, en effet, dans ce que l'on a appelé « l'âge industriel ».

La découverte de l'utilisation de la vapeur, ouvrant l'ère du machinisme, amène une transformation profonde dans la vie économique des nations et fait faire à la civilisation des progrès considérables.

L'industrie se concentre dans des foyers dont l'activité se multiplie rapidement. Elle doit importer des pays étrangers la houille nécessaire à la marche des machines et le fer indispensable à leur construction et se voit forcée d'acheter aux pays extra-européens les matières premières qu'elle ne peut se procurer sur le territoire national ou qu'elle trouve à meilleur compte au loin, comme le coton qu'elle demande aux Etats-Unis et à l'Inde, comme le lin qu'elle demandera à l'Australie.

Les nouveaux procédés de fabrication l'obligent à

produire par grandes masses, et conséquemment à chercher dans les pays d'outre-mer, dans les pays neufs, qui en sont encore à la phase agricole de leur évolution et n'ont pas encore développé leurs industries manufacturières, métallurgiques et textiles, des débouchés nouveaux pour ses stocks, un déversoir à la surproduction de ses produits manufacturés.

L'industrie s'est donc internationalisée et les relations commerciales avec les pays lointains se sont développées d'une façon considérable en même temps qu'elles devenaient une nécessité vitale.

L'essor pris par l'industrie fit rapidement évoluer le caractère jusque là purement commercial des transports par mer.

Les vaisseaux à voiles d'autrefois transportaient surtout des matières chères et de faible volume. L'utilisation de la vapeur va permettre d'augmenter la vitesse des navires qui ne seront plus asservis dans leur marche aux variations atmosphériques ; ainsi des services réguliers et rapides seront créés. Pour pouvoir transporter les matières lourdes, encombrantes et de peu de valeur, telles que les houilles et les minerais que réclame l'industrie, on sera forcé de construire d'énormes cargo-boats, dont la capacité tendra toujours à augmenter.

Conséquemment les grands ports de commerce devront, pour éviter une déchéance rapide, se transformer et s'améliorer.

Pour pouvoir recevoir dans leurs eaux ces bâtiments nouvellement construits dont les dimensions et le tonnage vont toujours croissant, ils devront, s'il s'agit de ports intérieurs notamment, perfectionner les conditions de navigabilité du fleuve sur lequel ils sont situés, en endiguant et endraguant son lit, et dans tous les cas, prolonger leurs quais, creuser des bassins, construire des magasins et procéder à l'installation d'engins capables d'effectuer rapidement les opérations de chargement et de déchargement.

Ils ne seront plus seulement des marchés et des entrepôts pour les matières rares et précieuses, mais aussi d'énormes gares, des lieux de raccordement entre les grandes lignes de navigation et les lignes ferrées, qui y amèneront les marchandises et les déverseront dans l'intérieur du pays, lignes ferrées qui se multiplieront sans cesse et couvriront toute l'Europe d'un immense réseau.

Aussi toutes les grandes nations européennes n'ont pas hésité à sacrifier des millions pour l'aménagement de leurs ports en vue du rôle nouveau qu'ils se trouvaient appelés à jouer.

Pendant toute la première moitié du xix^e siècle, rien n'avait été fait pour faciliter l'accès du port de Rouen aux bâtiments de mer.

Nous avons vu qu'au cours du xviii^e siècle un certain

nombre de projets relatifs à l'amélioration de la Seine ; canal latéral, digues longitudinales, canalisation au moyen d'épis avaient été proposés par des ingénieurs ; mais, parmi ceux qui semblaient réalisables, la chambre de commerce, malgré sa persévérance, n'avait pu en faire aboutir aucun.

En 1840, elle confia à l'ingénieur Bleschamps le soin d'élaborer un programme de travaux, ayant trait à l'établissement de digues entre Villequier et Tancarville. Le projet, modifié par un autre ingénieur, M. Doyat, qui estimait la dépense nécessaire à sa réalisation à 10 millions, fut présenté au ministre des travaux publics. Adopté en 1844 par la commission d'enquête, il fut rejeté par le conseil général des Ponts et Chaussées, qui motivait son avis par l'incertitude où l'on se trouvait, en l'état de la science hydrographique, de prévoir les conséquences de l'endiguement du fleuve et les perturbations que cet endiguement pourrait apporter à son régime et concluait en demandant qu'on se bornât prudemment à des essais de régularisation entre Quillebœuf et Villequier.

La commission de la Chambre des députés partagea cette opinion et conclut au rejet pur et simple du projet.

La Chambre de commerce ne se tint pas pour battue ; elle fit venir à Rouen M. Bald, l'ingénieur anglais qui avait présidé aux travaux d'aménagement de la Clyde.

A l'instar de la Chambre de commerce de Nantes, qui en 1832 avait envoyé à Glasgow plusieurs de ses membres avec mission d'étudier l'aménagement de ce fleuve, elle chargea aussi une délégation de visiter les travaux qui y avaient été exécutés et avaient eu pour résultat de quadrupler la profondeur du lit.

Le merveilleux succès de cette entreprise, qui avait transformé un gros bourg de pêcheurs en un grand centre commercial, décida la Chambre de commerce à poursuivre son œuvre.

Par une série de brochures, elle fit connaître ces résultats au public en insistant sur les analogies qu'offraient le port anglais et le port français.

L'année 1846 est une date célèbre dans l'histoire du port de Rouen.

C'est à cette date, en effet, que vint en discussion à la Chambre la loi sur : « les grands travaux maritimes et la navigation intérieure ». Lamartine, par son éloquence entraînant, enleva le vote des crédits.

Le discours qu'il prononça à cette occasion est resté mémorable : « C'est une expérience ! faites-la donc ! disait-il ; le succès est à Dieu, mais la tentative est aux hommes, cette tentative qui intéresse l'industrie, le cabotage, le commerce tout entier.

« Sont-ce là des intérêts si minimes que cette ville de 120.000 âmes, que cette voie navigable arrivant directement jusqu'à Paris lorsque Rouen deviendra le second port de la Seine. »

Et il ajoutait :

« On vous dit que vous ne lutterez pas avec la nature ! mais c'est là l'homme tout entier ; c'est la vie humaine, c'est la vie des nations ; ce grain de foi avec lequel on nous dit que nous soulèverons des montagnes. C'est une expérience, faites-la donc ! Quand cette expérience n'aurait pour résultat, même en échouant, que d'arracher son secret au fleuve, son secret à la marée, son mystère à la navigation maritime de la Seine ; oui, quand elle n'aurait pour résultat que d'arracher le oui ou le non à la nature, ce oui ou ce non valent à eux seuls vos deux millions. »

Garnier-Pagès, appuyé par Arago, proposa de porter à trois millions le crédit demandé à titre d'essai par le gouvernement, proposition qui fut adoptée.

A la Chambre des pairs, ce fut encore un illustre poète, Victor Hugo, qui défendit le projet.

La loi fut votée le 31 mai 1846.

Il est curieux de constater que c'est à la foi énergique de ces rêveurs, de ces poètes, en la puissance du génie humain qu'on dut la première réalisation de tant de projets, malgré l'opposition de techniciens timorés, portés à considérer comme chimère toute œuvre largement conçue.

Les travaux commencés en 1848 furent terminés en 1850. Les crédits, trop parcimonieusement accordés étaient épuisés.

On avait construit dix-huit kilomètres de digues sur la rive droite et dix sur la gauche ; les profondeurs de pleine mer aux traverses de Villequier et d'Aizier avaient été portées de 3 m. 50 à 6 m. 50, et dix mille hectares de sable bourbeux et improductifs, conquis sur le fleuve, avaient été convertis en prés fertiles.

Grâce à l'exécution de ces travaux, à l'abaissement des seuils, des navires de 4 m. 50 de tirant d'eau purent alors remonter à Rouen en une demi-journée.

La Chambre de commerce s'efforça encore de seconder l'essor de la navigation en patronnant la Société de vapeurs à hélice « la Seine Maritime » et en versant une subvention de 100.000 francs à une société rouennaise de remorquage.

Ces mesures causent une certaine amélioration dans la situation du port, mais elle reste néanmoins précaire, et de nouveaux échouements ne tardent pas à se produire en aval de Quillebœuf.

En présence de ces résultats insuffisants et de ce succès incomplet, la Chambre de commerce réclama auprès des pouvoirs publics l'exécution de nouveaux travaux ; elle demanda au ministre les crédits nécessaires pour obtenir la continuation de l'endiguement de la rive gauche de la Seine et des dragages sur le banc des Meules.

Par décret du 15 août 1853, 4 millions et demi furent affectés à ces travaux ; leur exécution n'alla

pas sans lenteur, retardée qu'elle fut par la guerre de Crimée.

En 1857, l'empereur lui-même vint se rendre compte de l'état d'avancement des ouvrages, et en 1861 et 1863, deux décrets autorisèrent le prolongement des digues jusqu'à la Risle.

En 1866, date à laquelle ces travaux furent terminés, le mouillage de la Seine avait été augmenté dans des proportions notables ; des navires de 5 mètres à 5 m. 50 de tirant d'eau, et plus difficilement des navires de 6 mètres pouvaient remonter à Rouen en marées moyennes.

Malheureusement le trafic du port, en dépit des facilités d'accès données aux navires, ne semblait pas devoir progresser ; le développement des voies ferrées, et l'engouement qu'elles suscitèrent permirent aux ports du Havre et de Dieppe de faire à Rouen une concurrence désastreuses si bien que le tonnage, de 730.000 tonnes en 1846, était tombé à Rouen à 560.000 tonnes en 1860.

Les traités de 1860, puis la guerre de Sécession qui éclate en 1862, vont porter aussi un coup funeste au commerce rouennais.

Mais la Chambre de commerce ne se laissa pas rebuter et ne chercha pas la cause de la déchéance du port ailleurs que dans l'insuffisance des crédits dérisoires affectés à l'exécution des travaux. Elle

continua avec une opiniâtreté admirable à multiplier ses requêtes au gouvernement, en dépit des difficultés financières et des oppositions intéressées qui contraignaient ses desseins.

De 1867 à 1878, on a bien créé quelques digues nouvelles, mais on s'est surtout appliqué à l'entretien et à la réfection de celles qui existaient déjà.

Ces ouvrages étaient formés par des talus de roches crayeuses extraites des coteaux bordant la Seine et déchargées pêle-mêle par les bateaux.

Bâties en pierres tendres et peu denses, effritées par l'action des courants et des gelées, minées à leur base par le mascaret, ces digues ne tardaient pas à s'écrouler et à tomber en ruines.

On rechargea avec des galets celles qui s'étaient affaissées et on procéda à leur consolidation en les recouvrant d'un revêtement de béton de 0 m. 20 à 0 m. 40 d'épaisseur, composé d'un mélange de cailloux, de sable et de ciment ; le prix du mètre linéaire revenait ainsi à environ 300 francs.

La ville de Rouen concourait à ces dépenses en y affectant les revenus d'un droit d'attache qu'une ordonnance du 8 octobre 1815 lui avait conféré à perpétuité. Un nouveau déboire était réservé à la ville à ce sujet, car un décret du 3 mars 1869 vint abolir ce droit.

La guerre de 1870 interrompit tous ces travaux.

La paix conclue, il s'en suivit une recrudescence

d'affaires ; mais la batellerie avait été totalement ruinée et les tarifs établis par la Compagnie de l'Ouest étaient loin d'en faciliter le rétablissement.

Cependant on continua les travaux d'amélioration de la Seine maritime ; le service de balisage fut réorganisé et le dragage du banc des Meules achevé.

Dans le port même les lois du 29 décembre 1875 et du 8 août 1879 amènent la création de quais nouveaux tant dans le bassin fluvial que dans le bassin maritime ; l'outillage est accru, un slip est créé ; on commence à aménager le bassin aux pétroles ; enfin la pose des rails du réseau de la Compagnie du Nord va être terminée en 1880.

Si les premiers résultats des travaux avaient été peu encourageants, ils commencent au contraire à devenir remarquables. De 1869 à 1878, le trafic moyen du port a doublé, passant de 500.000 tonneaux à un million. Il n'y était entré en 1874 que 15 navires calant plus de 5 mètres ; ce chiffre se trouve porté à 149 en 1878, à 369 en 1880. Aussi arrive-t-il fréquemment que ces bâtiments, faute de place à quai, se voient forcés d'attendre plusieurs jours, avant qu'on puisse procéder à leur débarquement.

Et pourtant, si la situation s'était de beaucoup améliorée, il restait encore beaucoup à faire.

Cette année 1878, on avait encore compté 14 échouages ; les variations de profondeur des seuils, l'absence

de mouillage entre la Risle et la mer, l'instabilité du chenal étaient des causes redoutables d'insécurité.

De plus l'augmentation toujours croissante du tonnage des navires rendait ces difficultés d'accès encore plus préjudiciables aux intérêts du commerce rouennais et imposait la nécessité d'améliorations moins médiocres. En effet, les navires les plus récemment lancés jaugeaient de 2.500 à 3.000 tonneaux et avaient en moyenne 6 mètres à 6 m. 50 de tirant d'eau. Il importait donc de donner à la Seine une augmentation de mouillage capable de permettre à ces nouveaux types de navires de remonter jusqu'à Rouen.

En 1879, MM. Waddington et Pouyer-Quertier, au nom de la Chambre de commerce, attirent l'attention du ministre sur un projet concluant à la prolongation des digues nord et sud sur une distance de plusieurs kilomètres, en insistant pour qu'il fût procédé, vu l'urgence, à son étude immédiate.

Cette demande rencontra l'opposition des Havrais qui, malgré les expériences faites en Angleterre sur la Clyde, prétendaient redouter l'ensablement de leur port, mais qui, en réalité, craignaient avec juste raison que la navigabilité de la Seine, augmentée par la prolongation des digues, ne permit aux grands navires d'atteindre facilement Rouen, et conséquemment, ne ruinât le Havre ; eux-mêmes proposaient la création d'un canal à Tancarville.

Le projet échoua.

L'effort de la Chambre de commerce se porta alors sur le port même pour lequel elle s'efforça d'obtenir un outillage adéquat aux besoins de la navigation ; elle multiplia ses requêtes à ce sujet et, grâce à sa tenacité, fut votée, le 11 mars 1885, une loi déclarant d'utilité publique les travaux d'extension et d'aménagement du port. Deux décrets complétèrent cette loi : le premier autorisant la Chambre à établir des grues hydrauliques et 40.000 mètres carrés de hangars, le second lui permettant de contracter l'emprunt nécessaire pour faire face à ces dépenses.

Ces travaux furent exécutés avec célérité, si bien qu'en 1890 les grues et les docks purent être mis en service.

A cette époque, l'ancien pont suspendu est remplacé par un pont fixe.

La Chambre n'avait pas renoncé à tout espoir de continuer les travaux d'endiguement du fleuve. Dès août 1884, elle avait sollicité du ministre des travaux publics une nouvelle étude d'ensemble des améliorations de la Basse-Seine ; une commission instituée par le ministre prit connaissance des desiderata de la chambre qui voulait « *porter le maximum du tirant d'eau à 7 m. 30 à toute marée et prolonger les digues aussi loin qu'il serait nécessaire pour assurer la fixité du chenal* ».

Le programme élaboré par cette Commission, prévoyant une dépense de 25 millions, fut voté d'urgence par la Chambre le 26 janvier 1889 ; transmis au Sénat, il fallut attendre 6 ans avant le vote définitif de la loi.

Après de nombreux amendements et de laborieuses discussions, le Sénat vota la loi le 27 décembre 1894, et la Chambre adopta enfin le projet ainsi complètement remanié le 19 mars 1895, avec déclaration d'urgence.

Depuis cette date, l'exécution des travaux a été poursuivie presque sans interruption et n'a été terminée que tout récemment.

On consolida et on répara les avaries des digues en mauvais état.

La Chambre de commerce chercha à augmenter la sécurité de la navigation en munissant d'engins les plus perfectionnés le magasin de sauvetage de Villequier, en renforçant l'éclairage du fleuve par l'installation de bouées lumineuses à gaz et en fournissant des subventions aux sociétés de remorquage.

La digue Nord fut prolongée de 6.500 mètres en aval de la Risle, jusqu'au méridien de Saint-Sauveur, la digue Sud de 4.800 mètres, jusqu'à celui de Fiquéfleu.

D'autres travaux, réseindement du cap de Petitville, réfection de la digue Nord entre Tancarville et

la Risle, endiguements près du Marais Vernier et en amont de Quillebœuf ont complété cette œuvre.

D'autre part, des dragages furent poursuivis activement pour donner au lit une profondeur suffisante ; notamment aux passes de Bardouville, de Biessard, de Grand-Couronne et de Moulinaux.

Enfin, d'autres dragages, non moins importants, ont eu pour but d'ouvrir « un chenal direct dans l'axe de l'estuaire ». A l'aide de dragues puissantes, on tâche de régulariser le chenal dans lequel on constate toujours de soudains changements dans la profondeur des fonds et l'on s'efforce de lui donner une certaine fixité. Ces travaux sont incessants : en 1911, un seuil très élevé s'était formé en plein chenal en aval d'Honfleur ; de même en 1912, un placard assez étendu gênait la navigation. Au cours de cette année, on relève encore quatre échouements suivis de la perte du navire.

Résultats. — Le premier résultat des travaux a d'abord été de procurer d'importants profits à l'Etat qui est devenu propriétaire des terrains conquis sur le fleuve transformés au bout de quelques années en fertiles prairies, occupant une superficie considérable : 7.100 hectares, et qui se vendent environ 1.800 francs et se louent 100 francs l'hectare.

Nous avons dit aussi que les endiguements ont rétréci le lit du fleuve, le flot arrive à Rouen plus tôt qu'auparavant prolongeant d'une heure la durée de l'étalement et facilitant ainsi l'entrée et la sortie des navires.

Depuis 1846, le mouillage de la Seine a été augmenté de plus de quatre mètres ; aussi aujourd'hui des bâtiments de 6.000 tonnes et des voiliers à 4 et 5 mâts peuvent-ils fréquenter le port.

Les navires de 5 m. 50 seulement de tirant d'eau ont accès à toute marée,

ceux de 6 m. 50	265 jours par an
— 7 m. 00	150 —
— 7 m. 50	45 —

Ce résultat, pour remarquable qu'il soit, est encore insuffisant ; on construit de plus en plus rarement des navires dont le tirant d'eau ne dépasse pas 5 m. 50 ; un cargo-boat moderne doit, pour être rémunérateur, porter en lourd 6.000 tonnes, et son tirant d'eau doit être de 7 mètres à 7 m. 50, et si l'on pense que depuis quarante ans le tonnage moyen des navires a doublé et le tonnage maximum quadruplé, il faut prévoir pour l'avenir des bâtiments énormes.

Au Congrès international de navigation de 1900, un ingénieur américain déclarait, à la suite de déductions mathématiques, qu'en 1948 les grands navires auraient 30.000 tonneaux de jauge, 304 mètres de largeur et 30 mètres de hauteur. Quoi qu'il en soit de cette hypo-

thèse, il est certain que le tonnage des navires va toujours augmentant.

La proportion des bâtiments de tirant d'eau supérieurs à 5 mètres fréquentant Rouen, qui était de 20 0/0 seulement en 1895, est passée à 38 0/0 en 1903, à 48 0/0 en 1908 et enfin à 56 0/0 en 1912.

Faute de trouver en Seine un mouillage suffisant, un grand nombre de navires se voient donc contraints de séjourner au Havre, ce qui leur cause une perte de temps très préjudiciable. Nous verrons que la loi du 6 août 1913 a donné satisfaction aux Rouennais sur ce point, le tirant d'eau devant être porté à 8 mètres en toute marée après l'exécution des travaux.

Si nous examinons maintenant le mouvement des navires entrés et sortis, nous voyons que de 4.139 en 1885, il passe

à 5.460 en 1890

à 5.545 en 1900

à 5.534 en 1905

Depuis cette date ce chiffre n'a cessé de monter, il est

en 1906, de 6.638

— 1907, de 6.635

— 1908, de 7.041

— 1909, de 7.070

— 1910, de 7.091

— 1911, de 8.348

— 1912, de 7.420

Le tonnage du port a subi un mouvement ascensionnel identique. De 400.000 tonnes environ en 1870, il est passé à 778.395 tonnes en 1875

à 1.286.684	—	1880
à 1.180.021	—	1885
à 1.780.784	—	1890
à 1.677.148	—	1895
à 2.684.176	—	1900
à 2.789.092	—	1905

Depuis 1905 ce chiffre monte avec une rapidité surprenante.

1906	3.734.412
1907	3.850.830
1908	4.094.161
1909	4.181.222
1910	3.907.562
1911	4.841.560
1912	4.792.747

En 1878 on atteignait donc 1 million de tonnes

en 1896	2 millions
— 1906	3 millions
— 1908	4 millions

Depuis 1870, le port a donc profité chaque année d'une augmentation de plus de 100.000 tonnes par an, et les 6 premiers mois de 1913 accusent encore une augmentation de trafic de 439.167 tonnes sur la période correspondante de 1912.

Ces chiffres sont éloquentes par eux-mêmes ; les obstacles qui pouvaient entraver l'essor du port, l'exiguïté du bassin maritime et la difficulté de la navigation sur la Seine vont être aplanis par la réalisation du vaste programme de travaux de 1913, qui prévoit une dépense de près de 100 millions. Nous sommes loin des crédits mesquins affectés jusqu'alors tant à l'amélioration de la Seine maritime qu'à l'aménagement spécial des ports, d'autant plus dérisoires que pendant ce temps des centaines de millions avaient été dépensées par des ports étrangers que leur situation permet de comparer facilement à Rouen : Rotterdam, Anvers et Hambourg.

Loi du 6 août 1913. — Le 10 mars 1913 était déposé sur le bureau de la Chambre des députés un projet de loi, élaboré par l'administration de concert avec la Chambre de commerce de Rouen, ayant pour but « l'amélioration et l'extension du port de Rouen et de ses accès ». Le programme des travaux avait été, en août 1912, soumis à l'enquête d'utilité publique qui avait démontré l'urgence de la solution du problème.

Quelques critiques avaient bien été émises portant sur des points de détail, mais la question elle-même ne fit l'objet d'aucune discussion.

Le conseil général des Ponts et Chaussées avait donné son approbation le 19 décembre de la même

année. Aussi, conformément aux conclusions de M. P. Bignon, député, et de M. le sénateur Audiffred, le projet fut-il adopté avec déclaration d'urgence le 6 août 1913, date qui deviendra aussi célèbre dans l'histoire du port du Rouen que celle du 31 mai 1846.

Le montant des travaux prévus atteint le chiffre de 92.650.000 francs.

Cette somme n'est affectée qu'à l'exécution des deux premières parties du programme :

1° Amélioration et extension du port proprement dit ;

2° Amélioration de la Seine entre Rouen et l'embouchure de la Risle.

Quant à l'estuaire, il n'est gratifié d'aucune indication de crédit, un projet d'aménagement le concernant ne pouvant être établi avant que l'on puisse connaître le nouveau régime qui résultera des travaux en cours au Havre.

Pour cette raison, et aussi par ce que les travaux qui doivent être exécutés dans l'estuaire intéressent les trois ports de Rouen, du Havre et de Honfleur, qui doivent arriver à un accord sur ce point, cette partie du projet a été ajournée.

Nous étudierons plus loin la première partie du projet concernant le port lui-même.

En ce qui concerne la deuxième section, les travaux projetés, qui vont être commencés dès que les ingé-

nieurs auront terminé leurs études très longues et très ardues à ce sujet, se divisent en deux catégories :
1° ceux ayant pour objet la rectification des rives,
2° des dragages.

On procédera d'abord à la consolidation et à l'exhaussement des digues anciennes qui se trouvent en mauvais état et à la régularisation de celles dont le tracé est irrégulier et défectueux.

Mais les digues aujourd'hui existantes n'ont été établies que dans les parties où elles étaient les plus nécessaires.

De nouvelles digues doivent être créées sur une longueur de 33 kilomètres.

Les courbures des passes qui rendent difficile le passage des grands navires, seront adoucies et les rives du fleuve corrigées aux endroits où il présente une largeur considérable ou des rétrécissements dangereux ; les trous, les érosions qui vont sans cesse s'agrandissant, qu'on rencontre le long des berges du fleuve, seront fermées ; les îles qui gênent la navigation supprimées.

L'ensemble de ces travaux de protection assurera une meilleure propagation de la marée dont les eaux monteront facilement, produisant une chasse énergique qui débarrassera de ses dépôts le lit de la Seine endigué, approfondi et transformé en une sorte de couloir.

En second lieu, des dragages doivent être effectués qui réaliseront, en certains points, l'abaissement des seuils. Ils doivent arriver à approfondir le fleuve d'un mètre cinquante, en vue de permettre pendant un temps plus long avant et après la marée, la montée de navires de 8 mètres de tirant d'eau.

Pour les premiers travaux, il est prévu 31 millions ; 8 millions sont réservés pour les dragages, de telle sorte qu'avec la somme de 1 million, coût des terrains nécessaires à la réalisation du projet, la dépense totale s'élèvera à 40 millions.

CHAPITRE V

OUTILLAGE

Le perfectionnement de l'outillage est un facteur puissant de la prospérité d'un port.

Infériorité des ports français sur les ports étrangers à cet égard.

Conditions que doit remplir, au point de vue de l'outillage, un port moderne.

Rouen. — Quais. — Engins de manutention. — Voies ferrées. — Docks. — Slip.

Améliorations prévues par la loi de 1913 (Construction de bassins, d'une forme de radoub et d'une gare maritime).

Pour que le prix de production des marchandises ne soit point augmenté d'une façon considérable par celui de leur transport, il est nécessaire que l'outillage qui sert à leur embarquement et à leur débarquement soit très perfectionné ; s'il est, au contraire, rudimentaire, elles subiront de ce fait une majoration qui découragera tout transit ; elles en seront réduites à suivre une autre route, et le courant commercial se fixera en un point nouveau.

Or, un port n'est pas autre chose, suivant la définition de M. Hersent, « qu'une véritable usine de manu-

tention de marchandises » ; c'est un organe de jonction entre les canaux et les voies ferrées et les grandes lignes de navigation, où tout devra concourir à attirer les marchandises et à faciliter les transactions ; de son aménagement aux progrès de la navigation moderne dépendra sa prospérité ou sa décadence.

Nombreux sont les exemples de ports, dont la situation géographique était nettement défectueuse et qui ont vu cependant leur pouvoir d'attraction augmenter progressivement et même leur développement s'accroître d'une façon prodigieuse ; c'est qu'avec ordre et méthode, on a entrepris pour leur appropriation des travaux gigantesques, qui permettent aux bâtiments de commerce, quelque énormes que soient leurs dimensions, et quel que soit leur nombre, de trouver place le long des warfs de leurs vastes bassins ou le long de leurs immenses quais bordés de nombreux docks et entrepôts pour le magasinage des marchandises, pourvus de tous les engins de manutention capables d'opérer avec célérité le chargement et le déchargement des marchandises et admirablement desservis par des voies ferrées.

C'est qu'aussi des dragages intensifs ont approfondi leurs eaux pour en faciliter l'accès aux plus grands navires à toute heure de la marée, que des rades ont été créées où ces navires ont pu trouver à l'abri artificiel de leurs jetées un mouillage sûr et que

des bassins de radoub ont été construits permettant des réparations rapides.

D'autres ports, au contraire, plus favorisés par la nature, autrefois grands centres commerciaux mais aménagés pour les besoins infiniment plus restreints d'alors, n'ont pas su adapter leur outillage aux transformations de la construction navale et aux conditions nouvelles de la marine marchande moderne ; ils ont vu leur prospérité décliner graduellement.

Le temps n'est plus où le commerce maritime se contentait des bateaux à voiles, suffisants pour le transport des marchandises chères et peu encombrantes ; la régularité et la rapidité lui sont devenues nécessaires.

Les industries groupées dans l'hinterland d'un port ne peuvent se passer de recevoir à intervalles réguliers les matières premières sans lesquelles il leur est impossible de fonctionner ; et toute perturbation, soit d'ordre économique, comme par exemple, une mauvaise récolte dans le pays producteur, soit d'ordre social, comme une grève survenant dans le personnel ouvrier du port qui les alimente, a une répercussion désastreuse sur ces industries.

De plus, les grands cargo-boats d'aujourd'hui, destinés spécialement au transport des marchandises lourdes, bien que construits économiquement, représentent cependant un capital très important auxquelles

Compagnies de navigation s'efforcent de faire donner son maximum de rendement.

Ces navires se voient contraints de désertir les ports où les installations sont insuffisantes et de rechercher ceux dont l'accès facile favorise l'établissement de services réguliers et où la longueur des quais, pourvus d'appareils extrêmement puissants et perfectionnés, permet d'opérer avec la plus grande rapidité toutes les opérations de transit.

Il est malheureusement trop facile de constater que si de grands efforts ont été accomplis pour l'amélioration des conditions matérielles des ports français, ces efforts sont cependant infimes lorsqu'on les compare aux progrès immenses réalisés à l'étranger.

L'Allemagne notamment a compris, mieux que la France, le rôle que les ports de commerce sont aujourd'hui appelés à jouer dans l'économie nationale.

Au lieu d'éparpiller comme nous leurs ressources, les Allemands les ont concentrées et ont porté tout leur effort sur les ports principaux ; ils n'ont pas hésité à engager des dépenses considérables pour y exécuter des travaux énormes, allant au devant des besoins toujours croissants de leur industrie et à les pourvoir d'un outillage « colossal ». En un mot, ils ont su faire grand.

On s'est demandé pour quelle raison nous nous étions laissés ainsi devancer par nos rivaux ; l'on est d'accord pour trouver la cause de notre infériorité d'abord dans l'indifférence avec laquelle sont traitées trop souvent en France les questions maritimes et surtout dans ce fait qu'à l'étranger les ports jouissent d'un régime de liberté absolument différent du nôtre.

Les ports de commerce français font partie du domaine public : de la grande voirie, et dépendent du ministère des travaux publics, encore que plusieurs autres ministères interviennent dans leur administration.

Ce sont aussi les pouvoirs de l'Etat qui décident de tous les travaux à entreprendre ; ce sont ses agents, c'est le corps des Ponts et Chaussées qui les exécutent.

Jusqu'en ses plus minimes détails, la réglementation de l'Etat préside à la gestion de l'outillage public ; si bien, qu'on a pu dire qu'« un décret spécial du Président de la République était nécessaire pour qu'une grue soit installée sur un quai ».

Il n'est pas à souhaiter de voir porter une atteinte profonde à cette centralisation, condition même de notre unité politique, mais il n'en est pas moins vrai qu'avec un respect aveugle nous nous en remettons trop souvent du soin de défendre nos intérêts aux diverses administrations ayant une science technique indiscutable, mais auxquelles de justes appréciations en matière économique peuvent faire défaut

et qui, en tout cas, sont moins bien placées que les intéressés eux-mêmes pour voir l'urgence de certaines améliorations ou réformes.

Il faut ajouter, d'autre part, que si les chambres de commerce montrent la plus grande largeur de vues pour l'établissement de projets de travaux, elles préfèrent tout naturellement escompter les subsides de l'Etat que d'entreprendre ces travaux d'aménagement uniquement à leurs frais.

Il ne serait cependant pas désirable de voir s'introduire chez nous un régime qui autoriserait la concession de l'exploitation et l'administration des ports à des Compagnies privées, système qui prête aux plus justes critiques et qui ne se peut légitimer que dans les pays neufs. Mais les milieux commerciaux maritimes n'ont cessé de demander qu'une part bien plus large fût faite à l'initiative privée. En Italie, il arrive fréquemment que la gestion des ports de commerce est confiée à ses consortiums, par exemple, à Gênes, où les intérêts locaux sont représentés.

Ils sont, en effet, composés de fonctionnaires de l'Etat et de membres des conseils départementaux et municipaux et des chambres de commerce; des représentants des Compagnies de navigation, de chemins de fer et de magasins généraux

La loi récente du 5 janvier 1912 a enfin donné dans une large mesure satisfaction aux critiques formulées

sur cette question en autorisant la création de « conseils d'administration » pourvus de la personnalité civile et doués de pouvoirs suffisamment étendus quant à la gestion des ports.

Cette loi n'a pas été accueillie sans méfiance et n'a pas encore regu d'application.

Les chambres de commerce auraient sans doute préféré que la loi, se bornât simplement à augmenter leurs attributions en développant une situation déjà acquise, car depuis longtemps les chambres de commerce lèvent des taxes locales pour le paiement des intérêts, des avances faites à l'Etat.

Quoi qu'il en soit, il est incontestable, qu'en comparaison des efforts faits par les grandes nations pour l'appropriation de leurs ports, les nôtres ont été plus qu'insuffisants.

En 1879, sur la proposition du ministre des travaux publics, M. de Freycinet, les chambres avaient adopté un vaste programme qui avait pour objectif d'améliorer tout notre système de ports, grands et petits :

Quatre cents millions, répartis sur 76 ports, furent votés, pour compléter notre outillage national.

L'amélioration des petits ports, réalisée le plus souvent avec des ressources peu importantes, est d'une incontestable utilité, certes, au point de vue de l'in-

dustrie de la pêche, en facilitant aux gens de mer l'exercice de leur métier ; mais on peut déplorer que des grands ports comme Rouen, entre autres, n'aient guère été favorisés dans cette répartition et n'aient point reçu des donations en rapport avec l'importance de leur rôle.

Néanmoins ce programme répondait aux besoins du moment ; mais le malheur fut de s'en tenir là ; une fois réalisé, on eût dû le compléter par un vaste programme adapté aux nouveaux besoins du commerce, tandis qu'au contraire nous n'avons plus consacré que des crédits insuffisants à l'exécution de quelques travaux particulièrement urgents : 86 millions répartis sur 10 ports (programme Baudin), alors que nos concurrents ne cessaient de travailler à perfectionner leur outillage.

Un grand port moderne, en effet, n'est jamais terminé, peut-on dire ; l'état de transformation est son état normal, parce qu'il doit répondre à la perpétuelle évolution du monde économique.

En ce qui concerne Rouen, il importe d'étudier ce qui a été fait pour l'outillage du port depuis 1872, de voir ce qu'il est actuellement et ce qu'il doit être après la réalisation des travaux prévus par la loi du 6 août 1913.

Nous avons dit avec quelle ténacité la chambre de

commerce avait poursuivi, au cours du xix^e siècle, l'amélioration de l'estuaire et de la Seine maritime. Elle en avait fait son principal objectif. Quant à l'outillage du port, il était demeuré rudimentaire.

A partir de 1872, elle va sans relâche tâcher de le perfectionner et s'efforcer d'atteindre parallèlement ces deux buts.

A cette date, elle demanda aux pouvoirs publics la création de nouveaux quais et la réfection de ceux alors existants, sans réussir à faire donner à ces projets une solution favorable.

Deux ans plus tard, un nouveau projet eut, cette fois, une suite plus heureuse. Il devint la loi du 14 décembre 1875, qui prévoyait un crédit de quatre millions. Les quais maritimes et fluviaux furent agrandis, les premiers d'un kilomètre, les seconds de 160 mètres, pendant les trois années suivantes ; la surface des terre-pleins se trouva accrue de 17.620 mètres.

Lorsqu'en 1878, M. de Freycinet créa des commissions locales chargées de recueillir les desiderata des commerçants et d'élaborer les programmes de travaux à exécuter dans les ports, la commission réunie à Rouen proposa un vaste programme, dont la loi de 1879 n'autorisa qu'une réalisation partielle : les sommes affectées aux travaux dans les grands ports étant de beaucoup insuffisantes.

La chambre de commerce, se faisant l'interprète

du commerce rouennais, qui souffrait, comme celui de toutes les autres villes maritimes, du régime imposé par l'Etat, ne cessait de réclamer plus de liberté et de formuler des vœux pour qu'un changement législatif permit de développer rapidement l'outillage du port.

Elle chargea quelques-uns de ses membres de visiter les grands ports français et celui d'Anvers pour étudier cette question de l'outillage.

Un projet fut enfin voté en 1885. Il visait d'abord les travaux d'aménagement que l'Etat devait entreprendre dans le port : la loi, dans sa seconde partie, concédait à la chambre l'installation des engins de manutention et l'autorisait à emprunter 9 millions et demi pour cette installation qui eut lieu dès l'année suivante.

En 1890, le bassin aux pétroles est aménagé, un slip est créé et les premières grues hydrauliques commencent à fonctionner.

En 1900, la chambre de commerce propose de prolonger à nouveau les quais sur les deux rives et d'en créer un nouveau sur la rive Sud du bassin aux bois.

Cette même année, le ministre du commerce provoque par une circulaire les vœux des chambres de commerce. Ces vœux sont examinés par le Conseil supérieur du commerce et de l'industrie, chargé de donner son avis sur l'urgence que présentent les travaux d'amélioration des ports et canaux. Le projet,

fortement modifié par la commission, devint la loi du 22 décembre 1903.

En octobre 1907, la chambre de commerce nomme une délégation qui reçoit la mission d'aller visiter les grands ports intérieurs de l'Allemagne, de la Belgique et de la Hollande.

Les résultats de ce voyage d'études furent publiés par l'un des membres de cette délégation.

Les Rouennais avaient constaté que, dans tous les ports visités, on prévoyait des travaux considérables nécessitant d'énormes crédits : partout on envisageait l'avenir avec une confiance absolue et l'on n'hésitait pas à l'engager, se basant sur le merveilleux rendement produit par les millions dépensés pour l'exécution des travaux antérieurs. L'auteur du rapport exhortait ses compatriotes avec la plus grande largeur de vues à ne point lésiner, et à exécuter dans leur port, sans retard, tous les aménagements susceptibles de provoquer une augmentation de trafic.

Par les décrets du 3 mai 1908 et du 21 janvier 1909, certaines améliorations dans le bassin aux bois et dans le bassin aux pétroles furent autorisées.

La loi du 16 avril 1910 permet l'acquisition de vastes terrains dans les prairies Saint-Gervais, à l'ouest de la ville, en vue de la création de nouveaux bassins.

Enfin un emprunt de 1.800.000 francs est autorisé par la loi du 30 juillet 1912 relative à l'exécution de

travaux complémentaires et à l'installation de nouvelles grues.

Depuis cette date on a commencé les travaux d'établissement d'un faisceau de voies ferrées sur la rive droite en amont de la rivière de Cailly ; on a continué les travaux de construction des nouveaux quais, sur lesquels a été établie une chaussée pavée, et d'amélioration du bassin aux pétroles.

Il est à peine besoin de dire que tel qu'il est aujourd'hui l'outillage du port de Rouen est insuffisant puisqu'une loi vient d'être votée pour le compléter d'une façon considérable.

Un port moderne doit en effet, au point de vue qui nous occupe, remplir les conditions suivantes.

Il doit d'abord présenter une très grande longueur de quais ; ces quais doivent être bordés de terre-pleins très larges et être spécialisés, appropriés aux divers genres de trafic.

Il doit ensuite être pourvu de nombreux bassins, aussi peu larges que le permet la navigation afin de ne point exagérer les dépenses de creusement et de ne pas perdre du terrain qui serait mieux utilisé pour les quais.

Un ensemble très complet d'engins hydrauliques doit être installé sur ces quais.

Il importe de les desservir par des voies ferrées en nombre suffisant et de créer aux abords des bassins de grandes gares maritimes pour la composition et la décomposition des trains.

Enfin, de puissants moyens de réparation, cales, bassins de radoub, doivent être mis à la disposition des navires ayant subi des avaries.

En examinant successivement ces questions, nous allons voir tout ce qui manque au port de Rouen pour remplir ces conditions.

Quais.

Le premier pont qu'on rencontre sur la Seine, depuis son embouchure, est le pont à transbordeur, dû à l'ingénieur Arnaudin, mais son tablier situé à 50 mètres au-dessus du niveau du quai n'interrompt point la navigation ; le second, au contraire, appelé pont Boëldieu, marque la séparation de la Seine maritime et de la Seine fluviale, la faible élévation de ses arches empêchant les navires de mer de remonter plus avant ; le fleuve est resserré entre deux quais verticaux en maçonnerie bâtis sur pilotis. En basse mer, les quais anciens donnent 6 m. 20 de tirant d'eau et les nouveaux 8 m. 30.

Leur longueur totale est actuellement de 7.738 mè-

tres et la superficie des terre-pleins, de 16 hectares en 1875, est aujourd'hui de 70 hectares : 21 hectares sur la rive droite, 32 sur la gauche, 7 1/2 le long du bassin aux bois, 19 1/2 le long de celui aux pétroles. Il va de soi que dans le bassin fluvial, les terre-pleins sont beaucoup plus étroits que dans le port maritime où leur largeur moyenne, le long des anciens quais, est de 40 mètres, et varie le long des nouveaux entre 60 et 70 mètres, largeur de beaucoup insuffisante.

Insuffisants aussi sont les appontements du bassin aux bois et de celui exclusivement réservé à l'embarquement et au débarquement des pétroles. Il arrive fréquemment que les navires soient obligés d'attendre pour trouver une place d'accostage* disponible, huit appontements desservant 13 usines. Un quai en maçonnerie, en cours d'exécution, remplacera cette trop primitive installation.

L'insuffisance des quais et leur manque de profondeur est d'ailleurs générale.

Le défaut d'emplacement le long des quais cause des retards extrêmement préjudiciables aux bâtiments de commerce ; la dépense journalière d'un navire à vapeur, de tonnage moyen, lorsqu'il est armé et stationne à l'entrée du port ou à quai, est de douze à quinze cents francs. Aussi les Compagnies exigent-elles aujourd'hui la plus grande célérité dans les opérations de déchargement ou de chargement.

Et cependant, il n'est pas d'autre port français où l'on ait poussé aussi loin l'utilisation des quais.

Alors que la moyenne est au Havre de 250 tonnes par mètre courant, à Nantes de 300, à Marseille de 450, elle arrive à Rouen à 800 tonnes.

Il est donc nécessaire de créer de nouveaux quais.

On en achève actuellement qui seront livrés au commerce cette année (1914).

L'utilisation de ces treize cents mètres de quais nouveaux remédiera évidemment à la situation actuelle, mais l'augmentation ainsi obtenue sera encore insuffisante. Il manquera encore environ 1.800 mètres pour ramener l'utilisation des ouvrages à 600 tonnes par mètre linéaire, coefficient qui ne devrait pas être dépassé.

Au reste, il n'y a point lieu de supposer que le trafic du port qui, depuis 20 ans, s'est accru à raison de plus de 100.000 tonnes par an, ne continuera pas à se développer, les causes qui agissent sur cette progression étant à peu près constantes.

C'est donc environ 200 mètres de quais nouveaux qu'il faudrait donner au commerce chaque année.

Voies ferrées desservant les quais.

La première Compagnie qui posa des rails sur les terre-pleins des quais fut celle du Nord en 1863.

La Compagnie de l'Ouest, qui jusqu'alors, malgré de vives réclamations, s'était absolument refusée à prolonger ses voies jusqu'aux rives du fleuve, se hâta de l'imiter.

Le port, par le réseau du Nord, dessert une vaste région ; son influence se heurte de ce côté à celle de Dunkerque.

Par l'ancien réseau de l'Etat qui possède une ligne spéciale à Rouen, son pouvoir attractif s'exerce sur les provinces du Centre.

L'Ouest-Etat, concurrencé par la batellerie, n'en fait pas moins un trafic énorme.

Les quais sont donc aujourd'hui exploités à la fois par l'Etat et le Nord : l'Etat dessert la rive gauche ; le Nord, la rive droite.

Les lignes qui relient le port aux gares de Rouen-Martainville et de Rouen-rive droite et rive gauche, présentent une longueur totale de 43 kilom. 707 m. 27 embranchements particuliers desservent les établissements industriels voisins et en outre des trains de wagons citernes assurent le service des raffineries de pétrole.

Ces installations sont insuffisantes, il faudrait leur donner tout le développement nécessaire ; mieux comprises, elles faciliteraient de façon appréciable les opérations de déchargement, abrégeant ainsi le séjour des navires à quai ; malheureusement le port

n'est relié à la gare de Martainville que par une ligne en impasse de plus de 3 kilomètres de longueur.

En exécution de la loi du 16 avril 1910, un faisceau provisoire de voies de manœuvres, destiné à faciliter le tirage des wagons, va être bientôt complètement installé dans les prairies Saint-Gervais ; mais quand les nouveaux quais seront achevés, ces installations ne suffiront pas pour procéder à l'enlèvement rapide des marchandises.

Il y aurait lieu d'améliorer d'abord les moyens de communication entre les quais et la gare de Rouen-Martainville, ensuite d'établir en aval de la rivière de Cailly une nouvelle gare de triage, organisée pour recevoir les trains à l'arrivée, les décomposer, trier les wagons, les grouper, composer les convois, les ranger sur les voies d'expédition, et assez vaste pour le garage du matériel.

Eclairage.

L'éclairage électrique, qui permet le travail de nuit, a d'abord été posé autour du bassin aux bois.

Peu à peu ce mode d'éclairage a été étendu à toute les autres parties du port encore éclairées au gaz. L'installation des lampes à arc par la Compagnie des tramways avait d'ailleurs depuis longtemps porté remède dans une certaine mesure à l'état de choses antérieur.

Marégraphe.

Un marégraphe indique aux marins la hauteur d'eau.

Engins de manutention.

La chambre de commerce exploite la plus grande partie de l'outillage du port, en se conformant au cahier de charges annexé au décret du 24 décembre 1885 qui a autorisé cette exploitation ; mais elle ne s'est point assurée un monopole, et un certain nombre de particuliers possèdent aussi de puissants engins de manutention.

Elle a fait installer dans le bassin maritime 45 grues hydrauliques de 1250 à 2.500 kilos. Ces grues, mobiles sur rails, exécutent la plus grande partie des transbordements de navires à wagons et à quai ; elles ont remplacé les grues à vapeur, de moindre force et de moindre rapport qu'on utilise maintenant sur les pontons.

Depuis peu ont été mises à la disposition du commerce 8 grues électriques de 4.000 kilos, destinées à la manutention des charbons à l'aide de bennes automatiques.

Vingt-neuf cabestans électriques servent à la manœuvre de ces grues, et au besoin à la traction des wagons.

Indépendamment du matériel appartenant à la

chambre de commerce, il existe en outre sur les quais 24 grues à vapeur et 82 grues-pontons d'une force de 1.000 à 3.000 kilos, qui sont la propriété de particuliers ou de sociétés.

Les grues-pontons ont naturellement pour rôle principal de servir au transbordement des marchandises entre navires de mer et chalands et réciproquement.

L'usine électrique et l'usine hydraulique possèdent des machines d'une puissance totale de 1.280 chevaux, capables d'assurer le fonctionnement d'une trentaine de grues de 4.000 kilos ou l'équivalent en engins de plus faible puissance.

Un décret du 30 juillet 1912 a permis à la chambre de pouvoir compléter ses installations. Il prévoit une dépense de près de deux millions nécessaires à l'acquisition et à la mise en service de 27 nouvelles grues électriques.

Hangars et docks.

Quatre hangars-abris, deux sur chacune des rives, d'une superficie totale de 12.000 mètres carrés, ont été construits par la chambre de commerce.

On trouve à Rouen trois entreprises de magasins généraux. L'une d'entre elles, la Compagnie des docks et entrepôts de Rouen, possède plusieurs établissements très importants, tant sur la rive droite que sur la rive gauche.

Les deux autres sociétés, dont l'une est une succursale de la Compagnie des entrepôts et magasins généraux de Paris, ont leurs magasins sur la rive gauche.

Il existe, en outre, à Croisset, à 3 kilomètres en aval de Rouen, des caves magasins pour l'emmagasinement des huiles, et les raffineries de pétrole possèdent aussi de vastes réservoirs.

Slip.

Rouen ne possède qu'un seul instrument de radoub ; encore n'est-il capable de rendre des services qu'aux navires moyens et petits.

C'est un slip en travers, système Labat, de 90 mètres de longueur, qui ne peut recevoir que des navires de moins de 1.800 tonnes.

Le fonctionnement de cet appareil a toujours donné satisfaction, mais le port manque de l'engin de radoub indispensable aux grands navires.

La construction d'une forme de radoub présente cependant un caractère d'urgence d'autant plus grand que la navigation, en dépit des immenses améliorations obtenues, présente encore bien des dangers sur la Seine.

On peut, en effet, évaluer le nombre des échouages à une quarantaine par an.

Les navires doivent aller au Havre ou même à l'étran-

ger faire réparer leurs avaries, quand elles ne sont pas trop graves.

Différer serait désastreux ; un port qui reçoit plus de 3.500 bâtiments de mer, doit être doté d'un engin capable de recevoir les grands navires.

SERVICES ANNEXES.

Remorquage.

64 remorqueurs, dont 8 maritimes et 37 fluviaux et 19 bateaux mixtes (remorqueurs porteurs) assurent ce service.

Pilotage.

Le service de pilotage de la Seine est obligatoire entre son embouchure et la Mailleraye, et facultatif de la Mailleraye à Rouen.

Il est fait par deux stations : celle de Quillebœuf qui comprend 75 pilotes, et celle de Villequier qui en possède 35.

Le nombre des pilotes, autrefois beaucoup plus grand, a été réduit par le décret du 29 décembre 1899, qui en même temps a abaissé les tarifs et modifié les règlements de pilotage.

LOI DU 6 AOÛT 1913.

Nous avons vu plus haut quels travaux prévoyait

dans l'estuaire la loi du 6 août 1913 ; nous allons étudier ici quelles améliorations doivent être apportées dans le port même, aux termes de cette loi.

Il est de toute évidence que le port actuel est devenu tout à fait exigu par rapport à l'augmentation du trafic, et que le manque de places d'amarrage est un obstacle au développement du mouvement maritime.

Aussi, dès 1901, date du dépôt à la Chambre d'un projet général englobant tous les travaux futurs, le service de la navigation de la Seine avait-il mis à l'étude un nouveau programme de travaux ayant pour objet l'augmentation du mouillage et l'extension des quais.

A cette date, M. Partiot, inspecteur général des ponts et chaussées, proposait de faire à travers le faubourg Saint-Sever, une grande coupure allant du bas-sin aux bois au pont du chemin de fer.

Cette coupure aurait certes pour résultat de donner 6.000 mètres de quais nouveaux, mais ce plan serait ruineux à cause des indemnités énormes qu'il faudrait donner aux établissements industriels que son exécution obligerait d'exproprier.

Vers la même époque, reprenant, du reste, des projets antérieurs, un négociant rouennais, M. Montreuil, préconisait la création de nouveaux bassins dans les prairies Saint-Gervais situées à l'ouest de la ville.

On exproprierait 600.000 mètres carrés de terrains,

et sur ces terrains, l'on créerait des bassins offrant 4 kilomètres de quais et 200.000 mètres carrés de terre-pleins.

Malheureusement le conseil municipal avait adopté, quelques années auparavant, un projet du service de voirie en vue de créer un quartier nouveau dans ces prairies.

Grâce aux protestations d'un armateur, M. Depeaux, qui demanda à ce qu'on réservât ces terrains sur lesquels il n'y avait ni chantiers, ni usines, le conseil, qui voyait bien que le développement du port rendait chaque jour plus utile la création d'un bassin à flot, revint sur son vote antérieur, et après entente avec la chambre de commerce, ratifia le projet Depeaux qui prévoyait, outre l'extension du port proprement dit, l'établissement d'un chemin de fer industriel dans la vallée de Maromme.

Vers la fin de 1906, l'administration des Ponts et Chaussées fit connaître le projet par elle élaboré. Compris dans un vaste trapèze de 77 hectares, le bassin serait composé d'un canal d'entrée sans écluses et de deux darses, de 800 mètres de longueur l'une, l'autre de 600, séparées par un môle.

M. Depeaux protesta par une série de brochures contre le projet officiel.

Il s'élevait contre le manque de largeur des terre-pleins, contre la trop grande profondeur des darses

qui seraient de véritables impasses où les navires éprouveraient les plus grandes difficultés à manœuvrer.

Il demandait surtout à ce que le bassin ne fût point ouvert, ce qui, d'après lui, aurait eu pour effet de nécessiter de continuels dragages pour enlever les sables amenés par le flot.

Il préconisait, au contraire, la création d'un bassin fermé, précédé d'une écluse, permettant aux grands navires d'opérer leurs opérations de déchargement et de chargement en toute sécurité sans être exposés aux risques d'échouage provenant du flux et du reflux.

Ces critiques portèrent leurs fruits ; on en tint compte dans une certaine mesure dans les autres avant-projets qui suivirent celui-là ; toutefois la commission nautique en 1911, à l'unanimité, se montra hostile à la création d'un bassin fermé qui rendrait difficile l'entrée et la sortie des navires.

L'acquisition de 84 hectares de terrains dans les prairies Saint-Gervais a eu lieu en 1910, moyennant un prix de 5.800.000 francs.

La création de bassins dans ces prairies est un des points essentiels de la loi de 1913, qui prévoit en outre la construction d'un nouvel engin de radoub et diverses améliorations et acquisitions de terrains.

Améliorations diverses.

Entre la rive Sud du bassin aux bois et l'ancienne île Elie, il reste une lacune. Un tronçon de quai de 645 mètres opérera le raccordement de ces deux points.

Dans le bassin aux pétroles, on doit établir 350 mètres d'appontements nouveaux en quatre tronçons.

Dans le bassin aux bois, les appontements en charpente, en mauvais état actuellement, seront remplacés par des quais continus en maçonnerie.

Des dragages continueront l'approfondissement du lit du fleuve jusqu'à ce que l'on obtienne un mouillage 9 mètres.

Acquisitions de terrains.

En vue des agrandissements futurs du port, la loi prévoit l'acquisition de l'île Sainte-Barbe, de l'île Grout et de terrains situés sur la rive gauche de la Seine. C'est là un acte de prévoyance. En admettant que dans 20 ou 30 années, malgré les facilités d'accostage données aux navires par la création des nouveaux bassins, le port se trouve encore trop étroit, on évitera les difficultés qui résulteront de cette situation, par la possibilité qu'on aura alors de donner au port une nouvelle extension de ce côté.

On ne saurait, en effet, prolonger indéfiniment les quais en rivière sans voir les frais d'exploitation augmenter démesurément. Il est de beaucoup préférable de concentrer l'outillage d'un port.

L'acquisition de prairies situées sur les communes de Quevilly et de Grand et de Petit-Couronne, peut être réalisée aujourd'hui à peu de frais, alors que dans quelques années, il faudrait peut-être verser des indemnités énormes pour exproprier ces terrains où des usines seraient fort probablement construites.

Installation de voies ferrées.

Une gare maritime desservira les nouveaux bassins ; la voie qui dessert la rive droite sera doublée pour assurer le trafic de ces nouveaux bassins.

Construction d'une forme de radoub et d'un quai d'armement et de réparation des navires.

La forme de radoub sera construite près des chantiers de construction navale, vers l'entrée et au sud du bassin aux pétroles. Sa longueur sera de 150 mètres, mais pourra être portée à 200 et même à 225 mètres, avec une largeur de 23 mètres au niveau du seuil. Un navire de 8 mètres d'eau pourra y pénétrer presque à tout moment de la marée, les mouillages qui y

seront obtenus devant être de 8 m. 10 à basse mer et 9 m. 20 à haute mer.

Pour donner satisfaction à une critique de M. Dupont, rapporteur du projet à la chambre de commerce de Paris, qui redoutait pour la nouvelle forme de radoub le dangereux voisinage du bassin aux pétroles, il fut décidé qu'elle en serait séparée par un barrage isolateur, et que toutes précautions seraient prises pour éviter toute communication entre les deux ouvrages.

Le quai d'armement et de réparation aura une longueur de 260 mètres et sera installé à l'abri du bassin aux pétroles sur la rive Sud.

Construction de bassins dans les prairies Saint-Gervais.

L'espace occupé par les nouveaux bassins sera compris dans un vaste trapèze. Ils doivent comporter deux darses, à peu près parallèles au cours du fleuve, qui n'auront rien moins que de 430 et 681 mètres de longueur et s'ouvriront sur une darse principale communiquant librement avec la Seine.

Les quais à l'intérieur des bassins auront 4.025 mètres de longueur et offriront aux navires un mouillage de 9 mètres aux plus basses eaux. Ils présenteront une largeur de terre-pleins de 75 à 120 mètres.

Le principe de la communication directe des bas-

sins avec la Seine a été adopté, l'envasement par les apports du fleuve semblant peu à craindre, et la rivière de Clères, dont les eaux sont souvent chargées d'impuretés, devant subir une dérivation souterraine.

L'interposition d'une écluse entre le fleuve et les bassins présenterait en effet les plus graves inconvénients en retardant l'entrée et la sortie des bâtiments de mer et la marche des convois de batellerie.

Cependant au cas où, donnant raison aux appréhensions formulées par M. Depeaux, les circonstances imposeraient plus tard la construction d'une écluse, le programme comprend l'exécution de cet ouvrage, mais seulement à titre éventuel.

Dans le but d'assurer la communication entre les deux rives d'accès du bassin, la construction d'un pont transbordeur du même type que celui déjà existant, mais dont le tablier serait plus élevé de 8 mètres, a été décidée.

Une dépense de 55 millions est prévue pour l'ensemble de ces aménagements et constructions ; somme énorme, mais relativement modeste quand on la compare aux millions dépensés sans compter à l'étranger.

Cette dépense sera pour moitié à la charge de l'Etat ; l'autre moitié sera payée par la chambre de commerce avec le concours du département de la Seine-Inférieure et de la ville de Rouen.

La chambre de commerce de Rouen peut se féliciter aujourd'hui de son infatigable tenacité. La France entière bénéficiera, grâce à elle, de tous les avantages que lui donnera l'installation d'un port de premier ordre.

Les Rouennais, que l'on accuse volontiers de parcimonie, ont su faire grand ; ils se sont souvenus de ces paroles du bourgmestre de Rotterdam :

« Nous ne voulons point, lorsqu'il s'agit de l'outillage de notre port, nous laisser arrêter par une question de gros sous ; Rotterdam doit faire honneur à sa réputation et être à même de fournir aux navires qui le fréquentent tous les engins qui leur seront nécessaires le jour où ils pourront en avoir besoin. »

CHAPITRE VI

LES OUVRIERS DU PORT

Nombre. — Conditions d'existence. — Salaires. — Modes de travail. — Chômage. — Grèves. — Police des quais.

Le nombre des ouvriers du port de Rouen oscille entre 3.500 et 4.000.

Malgré le développement considérable du trafic depuis dix ans, ce nombre ne tend pas à augmenter, aussi le manque de main-d'œuvre se fait-il vivement sentir dans les périodes de gros arrivages de vins, de bois ou de grains.

Le chômage est tout à fait exceptionnel, il n'y en a pas eu depuis plusieurs années, exception faite pour la saison d'été où, du reste, il est peu redoutable, un certain nombre d'ouvriers pouvant se procurer du travail en allant faire la moisson.

Il n'existe pas à Rouen, comme à Dunkerque, une corporation parfaitement organisée d'ouvriers spécialisés dans des travaux bien déterminés ; les débar-

deurs rouennais sont loin d'avoir aussi la capacité professionnelle et la valeur de rendement de leurs camarades dunkerquois.

Un assez grand nombre parmi eux sont en effet des professionnels ayant un domicile stable et une famille, qui sont dignes d'intérêt à tous points de vue, mais, à côté de ceux-là, il en est trop qui sont recrutés parmi les sans-travail. Point n'est besoin pour être embauché, d'avoir une référence à fournir, un certificat quelconque à présenter. Peu importe qu'ils sortent de la prison et de l'hôpital ; on trouve là nombre de dévoyés, de déclassés ayant tenu un certain rang social, et il n'est pas rare d'en rencontrer de très intelligents et de très instruits parlant couramment plusieurs langues.

Les étrangers y sont en proportion infime, la ville étant trop loin des frontières.

Ces malheureux, voués à ce métier extrêmement pénible, obligés de fournir un effort musculaire intense, vivent de plus dans des conditions hygiéniques particulièrement défavorables. Rouen ne possède pas, heureusement, des bouges et des repaires comme on en voit à Londres, à Glasgow et à Hambourg, mais cependant un assez grand nombre d'ouvriers des quais logent la nuit dans des garnis sordides, et la plus grande partie de leur salaire s'écoule dans les cabarets ; aussi sont-ils décimés par l'alcoolisme et la tuberculose.

Voici quel est leur mode de recrutement et quelle est l'organisation du travail.

Il existe deux grandes maisons d'entreprise de débarquement ; la plus ancienne, dont la fondation remonte à plus de quarante ans, est « la Grande Carue », la seconde : la société « Basile, Havé et Cie ».

De plus, différents transitaires se chargent de recruter eux-mêmes les ouvriers dont ils ont besoin pour la manutention des marchandises.

Les contre-maitres de ces sociétés, généralement payés au mois, recrutent les chefs de cale, le plus souvent payés à la semaine.

Ces derniers reçoivent l'ordre du contre-maitre d'embaucher un certain nombre d'équipes composées de huit ou dix hommes.

Les ouvriers se présentent à la porte de l'établissement d'un stévedore, ou, pour user de leur propre expression, ils sont choisis « sur le tas ».

Le contre-maitre fait la répartition du travail et surveille les opérations à bord. Chaque équipe est commandée et dirigée par un chef de cale.

La rémunération ne varie plus comme autrefois, selon le nombre des ouvriers qui offraient leurs bras et suivant les saisons.

Les ouvriers sont maintenant payés d'après un tarif uniforme établi d'après leur genre de travail, suivant un contrat collectif intervenu entre eux et les employeurs en avril 1908.

Les ouvriers, employés à la manutention des charbons, reçoivent un salaire plus élevé que les autres ; le salaire variant en effet avec la nature des marchandises débarquées et avec l'effort que nécessite le travail de débarquement.

Il va sans dire que la division du travail amène une spécialisation des ouvriers, mais cette spécialisation n'est que passagère, et un homme peut passer du jour au lendemain d'une catégorie dans une autre.

C'est ainsi que l'on distingue les commandeurs ou pareurs dont le rôle est de commander au mécanicien de la grue qui opère le déchargement du navire les divers mouvements qu'elle doit exécuter pour mener à bien cette opération ; les caliers, arrimeurs ou désarrimeurs en cale ; les déclancheurs, chargés de faire basculer la benne ou la boîte qui contient les marchandises déchargées en soulevant la déclanche qui en maintient l'équilibre ; les hommes du pont qui reçoivent les marchandises quand elles sont décrochées ; les bordeurs qui font des murs avec les blocs de charbons pour empêcher les tas de houille de s'écrouler (travail de plus en plus rare, la bordure étant le plus souvent remplacée aujourd'hui par des équerres et des madriers) ; les vireurs, dont le rôle consiste à tourner la manivelle des treuils à main.

Dans la manutention des grains, on appelle basculeur l'ouvrier qui pèse les sacs de grains sur les bas-

cules, et boteurs ceux qui les emplissent dans les cales.

On nomme boteurs de fûts, ceux qui sont chargés de rouler les futailles du navire à l'emplacement qui leur est réservé sur les quais ; depuis peu on commence à utiliser les mulets pour cette opération.

C'est à 6 h. 1/2 qu'a lieu l'embauchage des ouvriers. Le travail commence à 7 heures en toute saison. De 8 h. 1/2 à 9 heures, il y a repos pour le petit déjeuner ; et comme c'est miracle lorsqu'il reste aux ouvriers quelques sous de la paye de la veille entièrement dépensée le soir même dans les débits, et sur laquelle ils arrivent à grand'peine à prélever la très minime somme nécessaire pour payer le logeur à la nuit, ils reçoivent un léger acompte sur leur travail.

De 10 heures 3/4 à 11 heures, nouvel arrêt pour l'apéritif. De midi à 1 h. 1/2, repos pour le déjeuner ; enfin de 5 heures 1/4 à 5 h. 1/2 pour le casse-croûte.

La journée normale est donc de neuf heures et se termine à 6 h. 1/2.

Elle peut se prolonger jusqu'à 8 heures du soir, et c'est ce qui arrive fréquemment pour les hommes employés au charbon, mais ces heures supplémentaires sont payées un peu plus cher.

Il en est de même pour le travail de nuit.

Il existe à Rouen un syndicat des ouvriers du port dont le siège est à la Bourse du travail, mais il est

loin d'avoir la puissance de celui de Dunkerque ou même de celui du Havre.

Jamais il n'a été suffisamment influent pour pouvoir empêcher le recrutement des travailleurs non syndiqués auxquels il est parfaitement possible de travailler sur les quais.

Il faut voir la cause de sa faiblesse dans le manque de cohésion des ouvriers, recrutés au hasard. Le syndicat n'a pas une caisse bien approvisionnée ; les ouvriers voient bien en effet les avantages qu'ils ont à s'y affilier, mais se dérobent quand il s'agit d'effectuer un versement ; la grande majorité ne verse pas la cotisation.

Aussi, dans les divers conflits qui se sont élevés au cours de ces dernières années entre employeurs et employés, le syndicat n'a remporté que de bien minimes avantages, et les grèves qui ont éclaté n'ont guère procuré aux ouvriers une sensible amélioration de leur sort.

Grèves.

Dans les premiers jours d'août 1899, les ouvriers du port se mirent subitement en grève.

Cette cessation de travail avait pour cause la résistance des entrepreneurs de débarquement à l'application de la loi du 9 avril 1898 sur les accidents du travail.

Cette loi leur interdisant d'opérer une retenue sur les salaires, ils voulurent les diminuer pour se couvrir des frais de primes d'assurances.

Ce fut pour protester contre cette mesure que fut décidée la grève ; mais naturellement les ouvriers ne laissèrent point échapper cette occasion de formuler d'autres revendications, et il semble bien que les employeurs ne les connurent pas tout de suite exactement.

Le moment, du reste, était mal choisi ; on était en période de chômage, à tel point que le nombre des ouvriers du port se trouvait réduit à 2.000, beaucoup d'entre eux ayant, comme chaque année à cette époque, pris le parti d'aller faire la moisson pour s'employer.

Malgré la présence de délégués havrais venus pour encourager à la résistance les dockers, leur attitude fut très calme.

Sous la protection de la troupe, les équipages procédèrent eux-mêmes au déchargement des navires.

Voici sur quels points portèrent d'abord les réclamations des grévistes :

Ils se plaignaient d'être embauchés pour un temps dérisoire ; souvent pour quelques heures, et demandaient à être payés comme leurs camarades du Havre, à la journée, au prix uniforme de 6 francs, au lieu de l'être aux pièces ; de bons ouvriers arrivaient cependant ainsi à gagner jusqu'à 18 francs par jour ; mais

dans cette prétention, on retrouve l'influence des doctrines socialistes qui condamne ce mode de rémunération, et un signe de cet état d'esprit qu'on a appelé le malthusianisme de la production.

Les patrons répondirent qu'au Havre les conditions de travail étaient différentes, qu'il y avait à Rouen bien moins de régularité dans les arrivages ; qu'e ailleurs, en embauchant à la journée un certain nombre d'ouvriers, ils ne feraient que rendre le chômage plus pénible aux autres, et qu'enfin ils tenaient absolument à se réserver le droit de renvoyer ceux que leur état de santé ou toute autre raison rendrait impropre au travail.

En présence du résultat négatif de la conciliation devant le juge de paix, la chambre de commerce essaya, elle aussi, d'amener à l'entente les patrons transitaires, les armateurs et les ouvriers, mais sans plus de succès.

Dans une nouvelle entrevue qu'eurent les patrons et les ouvriers, ces derniers fixèrent dans les quatre points suivants leurs conditions :

1° Suppression de la retenue de 5 0/0 pour l'assurance contre les accidents.

2° Paiement effectué devant le navire, sitôt le déchargement effectué.

3° Minimum de salaire pour la journée, 5 fr. 50.

4° Remplacement de l'embauchage à l'heure par l'embauchage à la demi-journée.

Les patrons se déclarèrent prêts à céder en ce qui concernait les deux premiers points, mais jugèrent inacceptables les deux suivants.

La grève continua jusqu'à la fin du mois ; la chambre syndicale engagea alors les ouvriers, qui avaient, en somme, obtenu une demi-satisfaction, à reprendre le travail.

Très calme aussi et beaucoup moins longue fut la grève de février 1907, puisque, commencée le 20, elle se termina le 27 du même mois.

La situation était contraire à celle de 1899. Une recrudescence d'activité se manifestait alors dans le port. Les ouvriers profitaient de cet état de choses pour majorer jusqu'au double leurs prix de main-d'œuvre, demandant 15 francs alors qu'ils gagnaient 7 ou 8 francs en temps ordinaire. Ils étaient incités à réclamer chaque jour davantage par le syndicat. La plupart des patrons, qui non sans raison le jugeaient insuffisamment organisé pour imposer une discipline étroite à ses membres, affectaient le plus souvent d'en ignorer l'existence.

Aussi, plutôt que de payer l'augmentation dont la hausse des salaires grevait la manutention des marchandises débarquées à Rouen, certains armateurs préféraient-ils faire débarquer leurs marchandises au Havre ou à Dunkerque et subir de ce fait des frais de transports élevés.

Quelques maisons de Rouen firent alors appel à des ouvriers non syndiqués qu'elles payèrent au tarif habituel, de 50 % moins élevé.

Une d'entre elles, en ayant embauché quelques-uns pour le relevage des grains, avait convenu avec eux qu'ils seraient payés non aux pièces, mais à l'heure. Les autres ouvriers grainetiers cessèrent alors le travail, et les charbonniers, par solidarité, les imitèrent.

Ils réclamèrent l'application immédiate d'un nouveau contrat de travail, depuis longtemps déjà à l'étude; un contrat avait bien été conclu, en effet, en 1906 ; mais aussitôt violé que conclu tant par les employeurs que par les employés, il était tombé en désuétude.

Les patrons se déclarèrent prêts à entamer des pourparlers, sous la réserve expresse qu'ils conserveraient l'entière liberté d'avoir recours à qui bon leur semblerait, affilié ou non au syndicat pour l'exécution du travail.

La grève prit fin à la suite de la conclusion d'un contrat intervenu entre l'Union maritime et commerciale de Rouen et la Chambre syndicale des ouvriers du Port, contrat dont la rédaction extrêmement longue réglait minutieusement les conditions de travail de tous les ouvriers, aussi bien de ceux employés à la manutention des grains que de ceux occupés à celle des charbons.

Beaucoup plus importante et plus grave fut la grève d'avril 1908 qui dégénéra un moment en émeute.

Elle eut à peu près les mêmes causes que la précédente.

La succursale rouennaise d'une maison de Cardiff employait au chargement des péniches des ouvriers libres qu'elle payait à l'heure.

Ceux-ci furent dénoncés au secrétaire du syndicat par des ouvriers syndiqués sans travail.

Le syndicat émit cette prétention, qu'il fit connaître aux Compagnies de débarquement, que le déchargement des charbons à l'aide de grues hydrauliques devait être réservé aux seuls syndiqués, lesquels devaient être payés aux pièces.

La maison visée ayant absolument refusé de parler avec le syndicat, le travail fut abandonné aussitôt à bord de tous les navires à quai.

Les ouvriers entendaient bien se borner à cette démonstration et reprendre le travail le lendemain ; mais les patrons commençaient à être excédés de ces inadmissibles abandons de travail qui depuis trop longtemps se renouvelaient fréquemment et qui, en augmentant le prix du fret, causaient le plus grand préjudice tant à eux-mêmes qu'à la prospérité du port et au commerce local tout entier.

Ils décidèrent donc de répondre à cette grève par un lock-out de quelques jours, espérant amener ainsi à

composition la corporation ouvrière, et persistèrent dans cette résolution, malgré les demandes réitérées faites près d'eux par le syndicat.

Mais quand les entrepreneurs de débarquement, jugeant l'avertissement donné aux ouvriers suffisant, décidèrent de rouvrir leurs bureaux d'embauchage, les ouvriers, après s'être concertés à la Bourse du travail, se refusèrent à reprendre le travail sans avoir reçu de garanties.

Ils réclamèrent tout d'abord la remise en vigueur du contrat du 4 mars 1907, contrat aussitôt violé que conclu, comme les précédents, mais dont un certain nombre de dispositions étaient appliquées officieusement.

Jusque-là, rien que de très admissible ; mais ils demandèrent en outre non seulement la suppression des engins automatiques récemment installés pour le déchargement du charbon, mais encore la promesse formelle qu'on ne s'en servirait jamais à l'avenir.

Les entrepreneurs de main-d'œuvre refusèrent naturellement de leur donner satisfaction sur ce point, entendant continuer à se servir des bennes à pelletage automatique. Ils s'efforcèrent de faire comprendre aux ouvriers que le temps où l'on brûlait solennellement les métiers à tisser était loin, et que l'opposition à l'introduction des machines nouvelles allait à l'encontre de la marche ascendante du progrès.

En ce qui concernait la remise en vigueur du contrat de 1907, les patrons répondirent d'abord qu'aux termes de ce contrat il avait été convenu « qu'en aucun cas les ouvriers ne devraient quitter leur travail et s'engageaient à soumettre leurs différends avec leurs employeurs à la commission d'arbitrage », et que depuis la conclusion de ce contrat, les brusques cessations de travail s'étaient multipliées pour les motifs les plus futiles, rendant la situation intolérable.

Ils soutenaient cette thèse sur laquelle la jurisprudence était déjà fixée depuis plusieurs années par trois arrêts de la Cour de cassation, que la grève produisait non une suspension, mais une rupture caractérisée du contrat de travail ; en admettant donc que la convention de mars 1907 fût encore valable, elle s'était trouvée anéantie par la grève ; ils se déclaraient, du reste, prêts à discuter les conditions d'un contrat nouveau.

Lecture des conditions des patrons fut donnée en la Bourse du travail.

Le contrat ainsi proposé était sensiblement identique à celui que nous reproduisons plus bas, mais les salaires y étaient un peu inférieurs. Les dockers trouvèrent « ineptes » les propositions patronales et refusèrent de les discuter. Il est certain que les salaires stipulés y étaient notablement inférieurs aux salaires alors habituels, mais les employeurs, qui en réalité

n'étaient pas fâchés de voir abolie la convention de 1907, prétendirent que si, par celle-ci, ils avaient consenti des conditions onéreuses pour eux, c'était dans l'espoir que les ouvriers tiendraient leur engagement de ne pas cesser continuellement le travail sans recourir à l'arbitrage.

C'est alors que se produisirent les plus violents incidents. Exaspérés par l'intransigeance patronale et par la mise en service de nouvelles bennes automatiques, les grévistes se rendirent en colonne sur les quais de la rive gauche et, mal contenus par leurs chefs impuissants, pénétrèrent à bord des steamers étrangers amarrés le long des quais, où ils lapidèrent les matelots à coups de charbon et les frappèrent à coups de pelles.

Ils se heurtèrent enfin à un détachement d'agents qui durent dégainer et les dispersèrent après une violente mêlée.

A la suite d'un certain nombre d'arrestations, le calme revint et les ouvriers se montrèrent disposés à travailler à l'élaboration d'un nouveau contrat.

Le principe de la rémunération du travail à la demi-journée fut adopté, point important sur lequel les patrons étaient fermement résolus à ne pas céder, jugeant le travail aux pièces incompatible avec l'emploi des bennes automatiques; mais les ouvriers offrirent de travailler pour 12 francs par jour, chiffre

aussi excessif que celui de 6 francs proposé par les patrons était insuffisant.

La solution du conflit avait cependant fait un grand pas, les ouvriers sentant bien eux-mêmes qu'ils réclamaient beaucoup trop.

Les patrons firent connaître, le 21, leurs conditions qui sont les suivantes, inspirées par les accords intervenus au Havre, à Marseille et à Bordeaux.

**Aux ouvriers du port de Rouen,
syndiqués et non syndiqués.**

Les pourparlers engagés jusqu'ici n'ayant pas pu aboutir, les employeurs du port de Rouen, désireux, d'une part, de mettre fin à la situation actuelle préjudiciable aux intérêts du port et, d'autre part, sollicités par un certain nombre d'ouvriers, font connaître ci-après les conditions d'embauchage qu'ils ont arrêtées et qui seront applicables à partir du samedi 25 avril 1908 au matin.

Conditions générales.

En aucun cas, et quelque conflit qui se représente, le travail ne devra jamais être arrêté ni suspendu.

Il est expressément convenu que le seul fait de cesser le travail constituerait une rupture du présent accord avec toutes ses conséquences.

L'organisation, la direction du travail appartiennent exclusivement aux employeurs, ou au personnel choisi par eux pour les suppléer.

L'embauchage des ouvriers est fait soit par les employeurs, soit par le personnel désigné par eux à cet effet et dont les ouvriers s'engagent à respecter l'autorité.

L'organisation du travail appartenant aux employeurs : ceux-ci se réservent d'utiliser tels outils ou engins qu'il leur conviendra.

Les employeurs se réservent le droit exclusif d'installer les engins et de désigner le nombre d'hommes nécessaires pour assurer leur fonctionnement.

Conditions particulières.

Embauchage. — L'embauchage des ouvriers sera fait pour la demi-journée.

L'ouvrier devra rester au travail tout le temps pour lequel il a été embauché.

Tout ouvrier reconnu, au moment d'un contre-appel, absent sans autorisation, s'expose à perdre son droit au salaire de sa demi-journée.

En cas de pluie, les travaux sont facultatifs de part et d'autre, mais alors les ouvriers sont payés au prorata des salaires de chaque catégorie et du temps de leur présence effective sur le lieu du travail.

Il en sera de même pour tout ouvrier qui serait reconnu ne pas être en état de continuer le travail pour lequel il aura été embauché.

Le paiement des salaires aura lieu à la fin de chaque journée.

Toutefois, une somme de 1 fr. 50 sera versée aux ouvriers à midi à titre d'avance.

Charbons. Tarifs.

Hommes de cale remplissant la benne.	3 fr. 75 par 1/2 journée
Hommes de cale employés au choulage	
benne automatiques.	3 » 25
Commandeurs, déclancheurs, bordeurs	
et chouleurs en chalands	2 » 75
Hommes d'utilité et rouleurs de wagon-	
nets	2 » 50

Heures supplémentaires.

Hommes de cale, heures supplémentai-	
res de jour	1 »
de nuit	1 » 25 par heure

Commandeurs, déclancheurs, bordeurs, chouleurs de chalands,
heures supplémentaires de jour ou de nuit 1

Hommes d'utilité. 0.75

Demi-journée.— La demi-journée du matin est de 4 h. 1/2.

Elle commence à 7 heures et se termine à midi avec une
1/2 heures de repos de 8 h. 1/2 à 9 heures.

La demi journée de l'après-midi est de 4 h. 1/2. Elle com-
mence à 1 h. 1/2 et se termine à 6 h. 1/2 avec une demi-heure
de repos de 3 h. 1/2 à 4 heures.

Il sera en outre accordé un repos supplémentaire d'un quart
d'heure à chaque demi-journée de 10 h. 3/4 à 11 h. du matin et
de 5 h. 1/4 à 5 h. 1/2 l'après-midi.

Les heures supplémentaires de jour sont :

a) Celles comprises entre la fin du travail de la journée et
8 heures du soir.

b) Celles comprises entre midi et 1 h. 1/2.

Les heures supplémentaires de nuit sont :

a) De 8 heures à minuit.

b) De 5 heures à 7 heures du matin.

Nuit. — a) La nuit de travail comporte régulièrement 8 heu-
res ; de 8 heures du soir à 3 heures du matin avec repos d'une
demi-heure de 9 h. 1/2 à 10 heures et un repos d'une heure, de
minuit à 1 heure.

b) Passé 2 heures du matin la nuit est entièrement due.

Grains.

Grains en vrac et sacs, dits d'origine.

Basculeurs. 3.25 par demi-journée

Bouteurs. 3 —

Porteurs pour sacs inférieurs à 90 kil. 2.75 —

— de 90 kilos et au- —

dessus 3

Vireurs 2.75 —

Mateurs, tireurs de cordes et autres

utilités 2.50 —

Heures de travail.

Du 1^{er} mars au 31 octobre, de 7 heures à midi et de 1 h 1/2 à 6 heures.

De 1^{er} novembre à fin février de 7 h. 1/2 à midi et de 1 h. 1/2 à 5 heures.

Heures de repos.

De 9 heures à 9 h. 1/2 du matin. — De 3 heures à 3 h. 1/2 l'après-midi.

Heures supplémentaires.

Porteurs, boteurs, basculeurs, vireurs.

Heures supplémentaires de jour	1	par	heure
— de nuit	1.25	—	

Hommes d'utilité, heures supplémentaires de			
jour	75	—	
— de nuit	1	—	

Relevages.

Relevages des sacs :

90 kilos et au-dessus	3 fr.	par	semi-journée
50 kilos à 90 kilos.	2.75	—	
au-dessous de 50 kilos	2.50	—	

Pour les quantités inférieures à 230 sacs à relever, soit sur wagons, soit sur chalands et voitures, le travail sera payé à raison de 0 fr. 60 par heure.

Corvées. — Pour les corvées ou les remplacements, les ouvriers seront payés 0 fr. 60 par heure.

Les employeurs du port de Rouen.

Rouen, le 24 avril 1908.

Tout en protestant contre la modicité des tarifs, les ouvriers se déclarèrent prêts à accepter ce contrat, avec une restriction en ce qui concernait l'embauchage.

Les patrons refusèrent absolument de céder sur ce point, tenant à conserver la direction absolue du travail

et répondirent aux critiques ouvrières, par de minimes concessions, ayant pour effet de relever quelques salaires.

Sans avoir obtenu pleine satisfaction, les ouvriers reprirent leur travail.

C'est encore ce contrat qui régit aujourd'hui les employeurs et ouvriers du port.

Police des quais.

Il n'existe pas à Rouen de police spéciale, uniquement chargée de la surveillance des quais. C'est à la police municipale qu'incombe ce soin, mais une subvention fournie par la chambre de commerce permet d'affecter à ce service de nombreux gardiens de la paix.

En 1911, le conseil municipal a voté les crédits nécessaires à la création de huit emplois nouveaux.

L'effectif des agents chargés de la police des quais s'est ainsi trouvé porté à 64, sans compter 12 cyclistes et 4 agents de la Sûreté.

Ces agents portent le même uniforme que leurs collègues ; toutefois un brassard avec une ancre rouge est leur signe distinctif.

Le délit qui leur donne le plus souvent l'occasion de verbaliser est le vol, quoique le nombre des arrestations opérées semble avoir baissé dans de notables proportions : 362 en 1911, 333 en 1912.

Quelques ouvriers se font une spécialité du vol dit « au chalumeau ». Sur ces 333 arrestations pour vols, on en relève en effet 223 pour vols de vin.

Grâce à la surveillance plus active due à la réorganisation de la police municipale, il n'est pas douteux que ces chiffres ne continuent à baisser.

De plus, comme presque tous les ouvriers du port logent en garni, il est facile d'avoir leur signalement en obligeant les logeurs à remplir scrupuleusement les formalités prescrites par la loi ; aussi ceux d'entre eux qui ne se sentent pas à l'abri de tout reproche vont-ils loger dans les communes limitrophes où leur surveillance est forcément moins étroite.

CHAPITRE VII

LE MOUVEMENT DE LA NAVIGATION

Rang de Rouen parmi les ports français — Cabotage. — Relations avec l'Algérie et avec les colonies françaises, avec les pays d'Europe et les nations extra-européennes. — Part du pavillon national dans le mouvement des navires.

Il existe le long du littoral de la Manche, de la Méditerranée et de l'Océan, quantité de ports, mais ils sont loin de jouer un rôle identique et d'avoir la même importance.

La plupart ne sont utilisés que pour la pêche côtière ; un certain nombre arment pour la grande pêche, à laquelle de très grands ports, comme Bordeaux et Dunkerque, prennent une part active.

Il en est qui, comme Toulon, ne sont guère intéressants qu'au point de vue stratégique.

Quelques-uns doivent leur prospérité à ce qu'ils sont le siège de puissantes lignes transatlantiques.

D'autres ont vu se développer presque exclusivement leur fonction commerciale ; ils sont des marchés pour

les marchandises chères et précieuses, comme l'ivoire, le café, le coton et le caoutchouc.

Certains enfin doivent leur développement à l'extension de leur rôle régional ; recevant des marchandises lourdes et de peu de valeur, ils les distribuent à un arrière-pays plus ou moins vaste.

Mesurer l'importance d'un port est une question des plus complexes. En pratique, on a généralement recours aux statistiques dressées chaque année par l'administration des douanes.

Celle-ci ne peut tenir compte de tous les éléments qui concourent à faire progresser un port ou retardent son essor, elle ne retient que les trois suivants :

1° Le tonnage des bâtiments entrés et sortis.

2° La valeur des marchandises embarquées et débarquées.

3° Le poids de ces marchandises.

Les statistiques dressées à ces trois points de vue permettent en effet de mesurer l'activité d'un port, mais il faut bien se garder de déterminer cette importance d'après l'un seulement de ces éléments d'appréciation, pris isolément.

Il y a lieu assurément de tenir compte de la valeur des marchandises transportées, mais cet élément est insuffisant pour que l'on puisse se rendre compte du mouvement d'un port.

Plus trompeurs sont encore les chiffres donnés re-

lativement au tonnage des bâtiments entrés et sortis.

Evidemment il existe entre ce tonnage et le poids des marchandises une relation à peu près constante, mais le mouvement de la navigation ne peut être la mesure de l'activité d'un port et ne peut servir à estimer que très approximativement l'importance de son trafic.

Il est possible qu'un port d'escale reçoive et expédie très peu de marchandises et que son tonnage de jauge soit considérable, puisque parmi les navires entrés et sortis, il peut s'en trouver un grand nombre ayant un chargement très incomplet ou même naviguant sur lest.

De plus, le tonnage du chargement réel d'un navire peut être supérieur à son tonnage de jauge conventionnel.

En se plaçant au seul point de vue du tonnage de jauge, un navire de 1.000 tonnes apportant un chargement de 2.000 tonnes ne comptera que pour 1.000 tonnes dans le mouvement de la navigation. Faute de fret, le même navire reprend la mer avec un chargement de 300 tonnes seulement, il sera encore inscrit pour 1.000 tonnes dans les états de navigation.

Considérer l'importance d'un port d'après cet élément unique : le tonnage de jauge, est donc s'exposer à émettre des appréciations absolument inexactes.

Ce serait aussi faux que de mesurer l'importance

d'une ligne de chemin de fer non d'après le poids des marchandises transportées et le nombre effectif des voyageurs, mais d'après la capacité des wagons circulant à vide d'un point à un autre, et le nombre de places existant par wagon, que ces places fussent occupées ou non.

Tout naturellement, parmi ces trois critères, l'amour-propre des habitants d'un grand port ne manque pas d'adopter celui qui donnera les chiffres les plus élevés.

Un port d'escale comme Alger s'estimera le second port français, se plaçant immédiatement après Marseille au point de vue du tonnage de navires entrés et sortis.

Le Havre, port international par son marché, se glorifiera de la grande valeur des marchandises qu'il reçoit.

Un port intérieur comme Rouen sera enclin à négliger la faible valeur des marchandises débarquées sur ses quais et s'efforcera de faire valoir leur poids.

Sans être accusé de partialité, on peut dire que le poids des marchandises semble bien devoir être le meilleur critérium qu'on puisse prendre de l'activité d'un port.

C'est bien le poids mu, la quantité de fret à l'entrée et à la sortie qui est le fondement de l'importance d'un port ; c'est le chiffre des marchandises importées qui rend compte de son utilisation.

Au point de vue du tonnage de jauge, Rouen ne vient qu'au cinquième rang après Marseille, le Havre, Bordeaux et Dunkerque.

D'après le « tableau général du commerce et de la navigation » de la France, voici quel est le tonnage réel, exprimé en milliers de tonnes de trafic, des principaux ports français.

1° Marseille	8.471
2° Rouen	4.841
3° Le Havre	4 115
4° Bordeaux	4.059
5° Dunkerque.	3.764
6° Nantes	1.841

Rouen, jusqu'en 1906 le cinquième port français pour le tonnage des marchandises, est devenu le second en 1912.

Nous avons vu plus haut que c'est seulement de 1870 que date le rapide essor de Rouen, jusque-là paralysé par les difficultés que rencontraient les navires pour monter la Seine.

Son trafic de 1870 à 1880 a triplé ; de 1885 à 1888 il a gagné 37 0/0, de 1895 à 1900, 44 0/0. Depuis 1906 il a encore doublé, la moyenne d'augmentation annuelle ayant été de 220.000 au lieu de 111.000 tonnes dans la période précédente.

Pendant l'année 1913, le mouvement total des entrées et sorties dans le port de Rouen a été de 6.260 navires avec 5.597.608 tonnes de marchandises.

Le tableau suivant, dressé d'après les écritures du bureau du port (qui donnent des chiffres légèrement différents de ceux fournis par la douane) montre les progrès du trafic.

1910	5.325 navires	4.124 m. de tonnes	
1911	5.436	—	4.690 —
1912	5.086	—	4.757 —
1913	6.260	—	5.597 —

L'augmentation sur 1912 est donc considérable. Elle se chiffre par 1.174 navires et 840.367 tonnes de marchandises.

Vapeurs et voiliers.

Rouen, comme tous les ports intérieurs, n'est guère fréquenté par les voiliers.

Le temps est loin, où l'on voyait les navires hiverner, où le temps ne comptait pas pour les bâtiments de mer.

Il faut à la civilisation moderne des navires qui puissent partir à heure fixe comme des convois de chemin de fer sans être exposés aux perturbations atmosphériques.

Aussi la navigation à voiles a-t-elle subi une rapide déchéance. Il n'existe à l'heure actuelle en France qu'une seule Compagnie de navires à voiles, une Compagnie dunkerquoise, qui soit prospère.

Mais, plus que tous autres les ports intérieurs sont

mal placés pour recevoir les voiliers. Ils doivent à Rouen subir des frais de remorquage s'élevant parfois jusqu'à 2 francs par tonneau à la montée, jusqu'à 1 fr. 25 à la descente.

Alors que vers 1870 ces bâtiments fournissaient à peu près 50 0/0 des entrées, leur nombre est devenu actuellement infime.

Voici le nombre des navires à voiles et à vapeur entrés ou sortis en 1912.

Navires à voiles.

Français	147
Etrangers	34
Ensemble.	181

Navires à vapeur.

Français.	953
Etrangers	2.055
Ensemble	3.008

(D'après les états fournis par le capitaine du port.)

Cabotage français.

Le cabotage est cette partie de la navigation maritime, réservée aux seuls nationaux, qui se fait le long des côtes. On nomme petit cabotage la navigation d'un port à un autre de la même mer, et grand cabo-

tage la navigation d'un port de la Manche à un port de la Méditerranée et réciproquement.

Alors que les relations de Rouen avec les ports de la Manche et de l'Océan sont devenues beaucoup plus actives qu'autrefois, le cabotage avec les ports de la Méditerranée est aujourd'hui négligeable.

En 1912, 1.309 navires venant de l'Océan sont entrés dans le port de Rouen, et deux navires seulement venant de la Méditerranée.

Si l'on considère maintenant la part qu'a le cabotage avec les ports français dans le mouvement général du port, on voit qu'elle représente à peine 5 0/0.

On sait que la navigation avec l'Algérie ne peut s'effectuer que sous pavillon français, ce qui est heureux, l'Allemagne ayant aujourd'hui dans la Méditerranée une flotte de navires de commerce plus importante que la nôtre.

Grâce à l'extension prise par le commerce des vins à Rouen, le trafic avec l'Algérie s'est élevé aujourd'hui à 466.915 en 1912 et à 392.143 tonnes en 1913.

Le Maroc n'est encore pour la France qu'une possibilité ; on n'y trouve pas de ports naturels ; 50 millions viennent d'être votés pour l'amélioration de Casablanca. Il est probable que quand ces travaux seront accomplis et que les communications seront moins précaires à l'intérieur, Rouen trouvera là un nouveau champ d'action à son activité.

La navigation avec les colonies françaises est restée stationnaire.

On compte en 1912, 2 entrées de navires français venant des colonies contre 28 navires étrangers.

C'est que les marchandises françaises pour nos colonies et inversement voyagent trop souvent sous pavillon étranger.

C'est aussi que certaines de nos colonies font plus de commerce avec l'étranger qu'avec la métropole. L'Allemagne notamment fait dans les colonies françaises des achats qui vont croissant chaque année et son pavillon fait dans nos ports coloniaux une redoutable concurrence au nôtre.

Relations avec l'étranger.

Alors que le cabotage constitue un monopole pour nos nationaux, la navigation tant avec les pays d'Europe qu'avec les pays extra-européens ne jouit naturellement d'aucun privilège.

Aussi la part du pavillon national dans le mouvement général du port de Rouen ne représente même pas le quart.

Navigation de concurrence avec l'étranger.

	Entrées		Sorties	
	Navires	Tonnage de jauge	Navires	Tonnage de jauge
Français . . .	399	223.895	96	44.018
Etrangers . . .	1.651	1.271.789	200	108.809

(*Statistiques de la chambre de commerce de Rouen.*)

S'il y a lieu de nous réjouir en voyant que le mouvement de la navigation de concurrence avec l'étranger a quadruplé depuis 1870, il faut déplorer ce résultat qui montre que l'amélioration de nos ports accentue encore leur caractère cosmopolite au détriment du pavillon national.

C'est surtout le cabotage international, quelquefois aussi appelé « grand cabotage », qui donne de l'activité au port, ce sont surtout les relations avec les pays d'Europe qui alimentent le trafic.

D'après les documents de la douane, le nombre des navires chargés ou sur lest, français ou étrangers, provenant de pays européens, a été en 1912 de :

2.032 navires représentant un tonnage de 1.444.000 tonnes à l'entrée.

1.982 navires représentant un tonnage de 1.513.000 tonnes à la sortie.

Le mouvement de la navigation au long cours ne donne que :

30 entrées de navires avec un tonnage de 64.074 tonnes.

17 sorties de navires avec un tonnage de 38.586 tonnes.

Le tableau suivant montre les pays d'Europe avec lesquels Rouen a le plus de relations.

*Total des navires français ou étrangers.**Entrées et sorties réunies.*

	Navires chargés	Navires sur lest
Angleterre . . .	1.686	1.558
Suède.	195	4
Russie	154	4
Allemagne	146	17
Norvège	102	1
Pays-Bas	97	70
Espagne	58	13
Autriche.	17	»
Belgique.	11	13
Portugal.	9	»
Italie.	4	»

On verra que les chiffres concernant la navigation au long cours sont beaucoup plus modestes :

Etats-Unis : . . .	61	3
Canada	2	»
Asie	1	»

C'est donc le cabotage avec les pays européens qui constitue aujourd'hui la plus grande partie du trafic du port de Rouen, et il en a toujours été de même depuis 1870, alors qu'au contraire le cabotage avec la France allait toujours diminuant et que la navigation au long cours prenait un certain développement.

Il n'y a guère de services de navigation à départs fixes à Rouen. Cependant il existe un certain nombre de Compagnies qui desservent et fréquentent régulièrement le port.

Ce sont les Compagnies suivantes :

Compagnie générale de navigation H.-P.-L.-M.

Lemoine et fils.

Compagnie maritime « La Seine ».

Montreuil et Cie.

Affréteurs réunis.

Transports maritimes et fluviaux.

Prentout, Leblond et Leroux.

En dehors de ces Compagnies ayant leur port d'attache à Rouen, il faut citer les autres Compagnies françaises suivantes :

Compagnie havraise péninsulaire.

Le Quellec et fils.

Worms et Cie.

Compagnie de navigation mixte.

Compagnie industrielle des pétroles.

Société navale de l'Ouest.

Suivent les sociétés étrangères :

Fred Olsen.

Hutchison.

Société royale de navigation maritime Adria.

Cooperative Wholesale Cy.

Youssen, Steven et Hagen.

Thomas Wilson and Sons.

Marcus Cohen et John.

Nicolas Lambton.

Part du pavillon national.

Le cabotage avec les ports français et la navigation avec l'Algérie et les colonies étant réservée aux bâtiments français, il va sans dire qu'à ce point de vue la question ne se pose même pas.

Le tableau suivant montre l'importance du mouvement des navires français comparé à celui des navires étrangers entre Rouen et les principales nations européennes.

Mouvement de la navigation (entrées et sorties).

	NAVIRES français	NAVIRES étrangers	TOTAL
Russie	4	154	158
Suède	6	193	198
Norvège		103	103
Angleterre	582	2.662	3.244
Allemagne	54	109	163
Pays-Bas	28	139	167
Belgique	13	11	24
Portugal	8	1	9
Espagne	24	47	71
Autriche		17	17
Italie		4	4
Grèce		1	1
Turquie		1	2
<i>Long cours :</i>			
Etats-Unis	9	55	64
Canada		2	2
Asie		1	1

(Etats du capitaine du port.)

Voici maintenant la part de chacun des pavillons des grandes puissances de l'Europe dans le mouvement du port de Rouen en 1912.

PAVILLONS		NOMBRE DES NAVIRES entrés et sortis	TONNAGE
Français	1	3.926	1.702.927
Anglais	2	2.013	1.483.105
Norvégien,.....	3	450	342.995
Danois.....	4	251	227.604
Suédois.....	5	194	155.476
Allemand.....	6	144	94.910
Hollandais.....	7	130	99.528
Espagnol.....	8	101	138.247
Belge.....	9	28	36.958
Autrichien.....	10	27	45.066
Russe.....	11	24	34.696
Italien.....	12	7	8.671

(D'après la douane.)

Par ces chiffres on voit combien est faible la part du pavillon français.

Le pavillon national ne vient au premier rang que grâce au privilège dont il jouit qui exclut les étrangers de la navigation côtière et coloniale.

En réalité ce premier rang revient au pavillon anglais qui, comme au xvii^e siècle le pavillon hollandais, domine sur toutes les mers du globe.

Ensuite ce sont les pavillons norvégiens, danois et suédois qui s'inscrivent après celui de l'Angleterre.

L'Allemagne ne vient qu'au cinquième rang alors qu'elle occupe le premier à Cherbourg et le second à Marseille et au Havre.

La cause en est à la déchéance de notre marine marchande, déchéance qu'on s'efforce maintenant d'enrayer.

Cette décadence est d'autant plus dangereuse que, depuis la guerre de 1870, l'Allemagne est devenue une des plus grandes puissances maritimes et qu'elle dispute aujourd'hui à l'Angleterre l'hégémonie des mers.

L'essor de la grande industrie a déterminé un développement prodigieux de la marine marchande allemande adaptée aux besoins sans cesse grandissants du commerce.

Les Allemands ont fait de leur marine un instrument de conquête mondiale ; leurs navires font une victorieuse concurrence aux lignes françaises dans nos ports coloniaux, et ils sillonnent aujourd'hui toutes les routes de l'univers, accaparant à leur profit les grands courants commerciaux.

Alors que les choses de la mer nous laissent trop souvent indifférents, ils ont su faire en faveur de leur marine une propagande opiniâtre, obéissant à l'ordre venu d'en haut, à la parole de Guillaume II : « l'avenir de l'Allemagne est sur l'eau ».

La France, alors qu'elle faisait d'énormes sacrifices pour acquérir un immense empire colonial, a laissé sa puissance maritime s'effriter peu à peu. Alors qu'il y a trente ans nous étions les seconds transporteurs du monde, nous ne venons plus aujourd'hui qu'au

cinquième rang après l'Angleterre, les Etats-Unis, l'Allemagne, la Norvège et la Suède.

Il faut que tous les grands travaux qu'elle va entreprendre pour l'amélioration de ses ports ne soient point seulement utiles aux nations rivales. La marine marchande française doit sortir de la torpeur où elle végète.

Il importe à l'Etat de multiplier les tarifs d'exportation en faveur de son pavillon, de protéger d'une façon plus efficace, par une intervention financière plus considérable et surtout plus avisée, la marine de commerce.

Et tout d'abord, il y a lieu d'opérer une concentration, une centralisation des services de la marine ; la déplorable administration actuelle étant le principal obstacle qui s'oppose à son relèvement, à sa régénération.

Nous ne pouvons qu'approuver avec enthousiasme les récentes paroles de M. de Monzie, sous-secrétaire d'Etat à la marine marchande :

« Nous voulons reprendre ou prendre dans l'Atlantique ou dans le Pacifique un rôle égal au rayonnement de notre pensée et de notre influence française. »

CHAPITRE VIII

MOUVEMENT DES MARCHANDISES

Principales importations (houilles, vins, bois, métaux, pétroles,
pâtes de bois, grains).
Exportation.

Comme le mouvement de la navigation, le mouvement des marchandises a été en progression constante depuis 1870.

Il n'était à cette époque que de 435.000 tonnes.

En 1878 il atteignait 1.026.000 tonnes.

En 1896	—	2.021.000	—
---------	---	-----------	---

En 1906	—	3 734.000	—
---------	---	-----------	---

En 1908	—	4.094.000	—
---------	---	-----------	---

L'année 1913 marque encore une énorme augmentation de tonnage sur 1912.

D'après les écritures du bureau du port, il est passé de 4.757.000 tonnes à 5.597.000.

C'est à sa proximité de Paris, c'est à son rôle régional que Rouen doit cette activité sans cesse croissante.

Alors que le trafic du Havre est principalement alimenté par des produits chers : cotons, laines, cuirs, café, cacao, poivre, nickel, cuivre, destinés à la réexportation ou à la consommation nationale, la majeure partie des marchandises débarquées à Rouen sont importées en vue de l'approvisionnement de Paris et de la région parisienne, tels que les charbons, les vins, les pétroles.

Ce sont là des marchandises ayant un grand poids sous une valeur relativement faible.

Rouen, en sa qualité de port intérieur, est admirablement placé pour les recevoir, puisqu'il leur permet d'éviter un transport onéreux par voie ferrée.

Il n'est donc point étonnant qu'occupant un rang inférieur parmi les grands ports français lorsqu'on le considère au point de vue du mouvement de la navigation et de la valeur des marchandises, il soit parvenu au second rang quant aux poids des cargaisons qu'il reçoit.

Alors que trop souvent les navires qui sortent de ses quais partent sur lest ou avec des chargements incomplets, ceux qui entrent dans ces conditions sont peu nombreux.

L'utilisation de leur capacité de transport est poussée très loin.

Alors que la quantité moyenne de marchandises transportées n'est au Havre que de 525 kilogrammes

par tonneau de jauge et de 590 kilogrammes dans les autres ports français, elle s'élève à Rouen à 890 kilogrammes.

Le port de Rouen pourrait rivaliser avec les plus grands ports européens, si les exportations n'y étaient point presque négligeables.

Ce n'est aujourd'hui qu'un port importateur où les entrées jouent un rôle prépondérant.

D'après les statistiques dressées par les officiers du port, elles ont fourni en 1913, 5.147.746 sur un tonnage général de 5.597.608 tonnes.

Non seulement l'augmentation du trafic est uniquement due aux entrées, mais le chiffre des sorties a même légèrement fléchi.

Si, maintenant, l'on défalque les entrées des bâtiments faisant le cabotage sur les côtes françaises, et l'on ne retient que celles se rapportant au commerce extérieur, on voit d'après les documents de 1912 fournis par la douane, que le tonnage de Rouen n'est pas loin d'égaler celui de Marseille.

Marseille	4.979.271 tonnes
Rouen	4.164.612 tonnes

Le tableau suivant montre quelles sont les principales marchandises exportées et importées en 1912 (en tonnes de 1.000 kil.).

Importations (1).

Houilles	2:171.000
Vins et alcools	536.000
Bois	342.000
Métaux et minerais.	336.000
Pétroles et essences	205.000
Pâtes de bois	202.000
Grains et farines	153.000

Exportations.

Fûts vides	91.000
Houilles	81.000
Métaux	46.000
Sable	33.000

Nous allons examiner successivement les principales importations, nous réservant ensuite de dire quelques mots au sujet des exportations, en recherchant quelle est la cause de leur peu d'importance et quels moyens seraient susceptibles de provoquer leur augmentation.

Houilles.

La consommation de la houille en France surpasse de beaucoup la production des charbonnages français,

(1) D'après les déclarations faites par les capitaines au bureau du port.

et l'on évalue à 400 millions le tribut qu'il nous faut payer aux pays producteurs étrangers pour obtenir le charbon qui nous manque.

Avant la création des chemins de fer, Rouen recevait déjà environ 100.000 tonnes de houille principalement destinées à la consommation régionale. Au cours des années qui suivirent la création de la ligne de Dieppe, ce chiffre tomba à 30.000 tonnes.

L'augmentation de la navigabilité de la Seine permit de nouveau cette importation dans des conditions peu coûteuses.

En 1881, les entrées accusent 332.000 tonnes, elles montent en 1890 à 526.000 pour redescendre en 1893 à 396.000 tonnes.

Depuis cette époque, elles n'ont cessé de croître, ont pour la première fois dépassé 1 million en 1900, et atteint 2.558.000 tonnes en 1912 et 2.817.000 tonnes en 1913.

Rouen est aujourd'hui le premier port français importateur de charbons, dépassant de beaucoup Bordeaux qui occupe le second rang et Marseille qui se place au troisième avec un tonnage légèrement inférieur à celui de Bordeaux.

La position de Rouen le prédestinait à recevoir les houilles anglaises dont les envois sont considérables et qui représentent l'article principal du commerce rouennais.

La plus grande partie des charbons vient en effet d'Angleterre.

On sait que sur les dix milliards et demi d'importations anglaises, la houille représente environ un milliard et demi, soit 14 0/0, chiffre qui correspond à 63 millions de tonnes.

Aussi tous les grands ports français reçoivent-ils les charbons d'Angleterre, le Havre comme Bordeaux, Nantes comme Saint-Nazaire.

A Rouen, en 1912, il a été débarqué 2.031.000 tonnes ayant cette origine, et ce mouvement est toujours en progression en dépit des crises houillères de 1886, 1895 et 1900.

Depuis le début du xix^e siècle, Rouen a été en relations suivies avec les ports de Swansea et de Newcastle.

Actuellement ceux-ci sont devenus ses principaux expéditeurs ; Swansea envoyant 402 navires jaugeant 223.580 tonneaux, et Newcastle 236 représentant 200.986 tonneaux de jauge.

D'Hull arrivent les charbons du Yorkshire et du Lancashire.

Il y a, bien entendu, une grande différence dans la qualité des différentes houilles anglaises ; ce sont précisément celles de Newcastle et de Cardiff qui sont les meilleures, se plaçant après les charbons d'Anzin, dont la supériorité est telle qu'ils sont presque

toujours employés dans les essais de vitesse des bateaux.

Bien que les charbons anglais fournissent la plus grande partie de l'importation totale, les arrivages de houilles du Nord et du Pas-de-Calais n'en ont pas moins quintuplé au cours de ces dernières années, ce qui est d'autant plus remarquable que les grèves continuelles qui sévissaient dans nos mines n'étaient pas faites pour favoriser ce mouvement. Rouen a reçu du bassin du Nord, en 1912, 25.000 tonnes par voie fluviale et 29.000 par la Compagnie de l'Ouest, soit en tout 54.000 tonnes.

Du Pas-de-Calais sont arrivées 112.000 tonnes par voie ferrée et 16.000 par chalands, soit en tout 128.000 tonnes.

En joignant à ces chiffres ceux fournis par les charbons provenant des autres bassins nationaux, on arrive à un peu plus de 200.000 tonnes, ce qui représente le dixième de l'importation anglaise.

Les charbons belges représentent un mouvement insignifiant :

1.600 tonnes en 1912.

Quant aux charbons allemands, leur mouvement est supérieur à celui des charbons français. Il atteint 230 000 tonnes, sur lesquelles 3.300 tonnes seulement transportées par voie fluviale.

La quasi-totalité est expédiée par Rotterdam.

Bien que ce chiffre de 230.000 tonnes soit un peu inférieur à celui des années précédentes, on peut légitimement conjecturer qu'il deviendra de plus en plus fort, la production de houille de l'Allemagne ayant augmenté de près d'un tiers depuis quatre ans et son exportation, qui a atteint en 1913 34 millions et demi de tonnes, croissant rapidement.

La France, qui figure au quatrième rang parmi ses principaux clients après l'Autriche, la Hollande et la Belgique, importe d'Allemagne un peu moins de 6 millions de tonnes de houille et d coke.

Il est à prévoir que Rouen, comme Bordeaux et Nantes qui reçoivent déjà du charbon allemand du bassin rhénan-westphalien en proportion notable, verront cette importation grandir continuellement.

Quoi qu'il en soit, le tonnage spécial des houilles, anthracite, cokes et briquettes, est aujourd'hui égal au tonnage général du port il y a huit ans, augmentation considérable, qui selon toutes probabilités ne fera que s'accroître.

Vins.

Aux ^{xv}^e et ^{xvi}^e siècles les vins ont occupé à Rouen le premier rang parmi les importations ; destinés à la consommation locale et à l'approvisionnement de Paris, ils venaient de Gascogne et d'Espagne.

Ils n'occupent plus aujourd'hui que la seconde

place, les houilles leur ayant ravi la première, mais Rouen n'en est pas moins un des principaux ports français importateurs de vins.

Ils avaient déserté ce port lors de la création des chemins de fer, mais les ravages causés par le phylloxera au vignoble français déterminèrent d'abord une importation des vins espagnols considérable, puis quand ce fleau sévit ensuite en Espagne, des vins algériens.

Il semble, au premier abord, que Rouen se trouvait mal placé pour recevoir des importations de cette nature ; pourtant, malgré les tarifs spéciaux établis par la Compagnie P.-L.-M., les arrivages ont pris un grand essor.

Alors qu'en 1882 Rouen ne recevait que 29.000 tonnes de vins, il en a reçu :

55.000 tonnes en 1885,
133.000 tonnes en 1888,
181.000 tonnes en 1890,
240.000 tonnes en 1898.

En 1912 ce mouvement a atteint 466.915 tonnes.

Il a, il est vrai, en 1913, beaucoup rétrogradé, puisque les statistiques n'accusent pour cette année que 392.143 tonnes, mais c'est là un recul passager.

Il n'y faut voir qu'un effet du déficit de la récolte algérienne, les exportations en vins de cette province ayant diminué d'un tiers en 1913.

En temps normal, Rouen reçoit la moitié des vins expédiés par l'Algérie dans la métropole, et son port se place avant Marseille et Cette pour leur importation ; il n'y a pas lieu de s'inquiéter de cette moins-value.

L'Algérie est en effet le principal fournisseur du port de Rouen, les cinq sixièmes des vins qui y sont débarqués sont expédiés par elle.

C'est surtout depuis une dizaine d'années que ce commerce s'est développé rapidement, c'est de cette époque que date l'installation à Rouen de gros importateurs qui, par l'importance de leurs installations, ont facilité cet essor ; les travaux d'amélioration de la Seine, en provoquant un accroissement énorme de la flotte au point de vue du tonnage, permettaient du reste le transport des vins dans des conditions favorables.

Jusqu'en 1903, les vins d'Algérie étaient peu appréciés et ne servaient guère qu'à la consommation ouvrière. Depuis ce temps on est arrivé à les sélectionner afin de les destiner à la clientèle bourgeoise.

Il est bien évident qu'ils ne concurrencent pas les vins de prix, d'ailleurs maintenant beaucoup moins recherchés qu'autrefois, mais, tels qu'ils sont, ils ne sont pas comparables aux vins qu'on importait d'Algérie il y a dix ans, et infiniment supérieurs aux vins infâmes fabriqués en Allemagne avec des mélanges de vins grossiers d'Espagne ou d'Italie et aux vins du Cap et d'Australie dont l'Angleterre est inondée.

Ces vins algériens peuvent être divisés en plusieurs groupes.

1° Les vins rouges de primeur qui servent à améliorer la qualité de vins vieux français ayant besoin d'un adjuvant, et les vins algériens de l'année précédente.

2° Les vins de consommation courante titrant 10 et 11 degrés, dont les meilleurs échantillons proviennent du Sahel de la province d'Alger.

3° Les vins de degré élevé (de 12 et 13 degrés) qui servent au coupage avec les vins français.

4° Enfin les vins spéciaux, vins de liqueurs et vins blancs secs.

Ces vins sont tous livrés sur le marché français. Paris en consomme une grande quantité, et la plupart sont importés par Rouen. On peut dire que la Normandie et le Nord ne boivent que du vin algérien ; le port de Rouen dessert à ce point de vue toute une vaste région dont les points extrêmes sont Cherbourg, Blois, Orléans, Troyes, Chaumont, Nancy, Epinal.

La Tunisie, bien que voisine de l'Algérie, possède un vignoble beaucoup moins développé.

Au point de vue des tarifs, alors que les vins algériens pénètrent en France sans payer aucun droit, les vins tunisiens ne bénéficient d'un régime de faveur que sous certaines restrictions. Un décret présidentiel fixe chaque année la quantité maximum de vins qui peut être exportée.

La Régence fournit aujourd'hui au port de Rouen 82.000 hectolitres par an.

Les vins d'Espagne et de Portugal, comme ceux de Grèce, sont soumis à un droit de 12 francs par hectolitre. Aussi, jusqu'en 1910, l'application de ce tarif qui remonte à 1892, avait fait obstacle à l'importation de ces vins, qui n'avaient fourni qu'accidentellement un appoint.

Depuis quelques années, la production française ayant été déficitaire, et conséquemment les cours ayant haussé, cette importation a repris une grande importance ; la péninsule ibérique a envoyé à Rouen, en 1912, 200.000 hectolitres.

Du reste, pour certains vins exotiques, notamment le vin de Samos, la France n'a jamais cessé d'être tributaire des pays d'origine.

Quant au vin de Bordeaux, il ne fait l'objet que d'un commerce de transit, ainsi que les vins d'origine : Banyuls, Porto, Madère, Malaga et les vins dits d'imitation, venant pour la plupart de Cette.

Bois.

Les bois, comme la houille et les vins, rentrent bien dans la catégorie des matières lourdes et encombrantes, supportant mal les frais de transport et de transbordement par chemin de fer, qu'attirent fatalement les ports intérieurs.

Aussi Rouen est-il le premier port français pour l'importation des bois, précédant Bordeaux, auxquels Saint-Nazaire et la Pallice font une concurrence acharnée.

Alors même qu'il n'eût point été procédé en France à des déboisements désastreux, la production nationale n'eût pu suffire aux besoins de la consommation.

Une fois de plus nous constaterons la position admirable de Rouen pour servir d'intermédiaire entre les pays du Nord, d'où provient la plus grande partie de ces bois, et la région parisienne.

Le mouvement du Havre est, à cet égard, minime et Rouen n'est concurrencé sérieusement que par Dunkerque.

De 35.000 en 1885, ce mouvement est passé à Rouen à
84.000 tonnes en 1890,
135.000 tonnes en 1895,
212.000 tonnes en 1900.

Il a atteint 342.000 tonnes en 1912.

Le port a reçu, en 1913, 363 tonnes de bois communs et 148.850 tonnes de rondins.

Ce commerce, en dehors du tonnage qu'il assure, procure un travail important à la main-d'œuvre ouvrière, un navire de 2.000 tonnes contenant en moyenne 150.000 pièces : madriers, planches et planchettes.

Ces bois proviennent principalement de Finlande et de Russie et des pays scandinaves.

Les rondins proviennent uniquement de la Baltique qui expédie les deux cinquièmes des bois communs.

La Suède vient au second rang, bien avant l'Autriche et la Norvège.

C'est à la construction des bâtiments, à la fabrication des navires, à la menuiserie et au parquetage que sont surtout destinés ces bois du Nord.

Les pâtes de bois toutes préparées, tant chimiques que mécaniques, sont elles aussi en progression, à tel point que Rouen reçoit aujourd'hui la moitié de celles importées ; elles représentent 251.000 tonnes en 1913, soit une augmentation de 49.000 tonnes sur l'année précédente ; les principaux pays de provenance sont, dans l'ordre de leur importance, la Norvège, la Suède, la Russie, le Canada et l'Autriche.

Céréales, grains, farines.

Le commerce des céréales occupe aussi à Rouen une place importante. Cependant on ne peut constater un mouvement graduel et continu d'augmentation dans leur importation, comme pour les houilles, les vins et les bois.

C'est que cette importation est soumise à de larges fluctuations, suivant l'état de la récolte française ; c'est qu'elle est d'autant plus grande pendant une année que la production a été plus déficitaire.

Le tableau suivant montre l'amplitude des varia-

tions auxquelles a été soumis ce mouvement depuis 30 ans :

1881	173 000 tonnes
1888	545.000 —
1892	176.000 —
1894	396.000 —
1896	140.000 —
1898	323.000 —
1900	165.000 —

Au cours de ces dernières années, le mouvement des céréales, de 76.000 tonnes seulement en 1908, est remonté en 1911 à 343.000 pour redescendre à 153.000 en 1912.

Il peut arriver qu'à la suite de mauvaises récoltes, Rouen reçoive en un mois et demi ou deux mois une quantité de céréales égale à la totalité de celles reçues l'année précédente.

Cette année, au mois de mai, en moins d'une semaine, il est arrivé 20.000 tonnes de blé ; six navires chargés de grains venant de Rosario, Bahia Blanca, La Plata ayant monté la Seine presque ensemble. C'est que l'année 1913 a été déficitaire et qu'il a fallu, comme en 1911, avoir recours à l'étranger, ainsi que le montrent les états de l'administration des douanes qui relatent pour les onze premiers mois de 1913 une importation de 24 millions de quintaux en France contre 16 en 1912.

Parmi ces céréales, le froment vient de l'Allemagne et de l'Argentine ; l'avoine principalement de la Russie méridionale et aussi de la Suède, de l'Argentine, de l'Algérie et de la Tunisie.

La République argentine vient encore au premier rang pour l'exportation du maïs, qu'expédie aussi l'Indo-Chine.

L'orge et le seigle viennent surtout de Roumanie ; un appoint est fourni par la Russie, l'Allemagne et l'Algérie.

Quant aux légumes secs, c'est d'Allemagne et d'Autriche qu'ils sont importés.

Pétroles.

A la différence du commerce des grains, celui des huiles minérales et de schiste est en progression constante. C'est un de ceux qui a le plus bénéficié des travaux accomplis en Seine et qui donne aujourd'hui le plus d'activité au port.

Les navires affectés au transport des pétroles représentent en effet ceux dont le tonnage est le plus fort.

Rouen reçoit bien des bâtiments de 4.500 tonnes chargés de vins algériens, des charbonniers contenant 5.000 tonnes de houille allemande, des navires comme le *Mar Rojo* avec plus de 5.800 tonnes de pyrites, et d'autres, comme l'*Anglo-Chilian* apportant 5.500 tonnes de céréales, mais ce sont incontestablement les

pétroliers qui l'emportent au point de vue du tonnage.

Sans parler du célèbre quatre-mâts rouennais le *Quevilly*, qui n'a pas moins de 7 mètres de tirant d'eau et qui vient récemment de faire la traversée de l'Atlantique en 17 jours, on enregistre à Rouen les entrées de vapeurs pétroliers venant de New-York et de Philadelphie, tels que le *Cymbeline* et le *Mitra*, avec 6.000 et 7.000 tonnes de pétrole.

On sait qu'il existe deux grands marchés pour les huiles minérales, le marché russe et le marché américain.

Les principaux pays producteurs de pétrole sont ensuite la Roumanie, l'Autriche, les Indes hollandaises et le Mexique, qui augmentent sans cesse leur extraction.

Les Etats-Unis fournissent 60 0/0 de la production mondiale.

La Pensylvanie possède des gisements abondants, bien placés pour l'exportation européenne, beaucoup mieux que la Calédonie, qui pourra exporter facilement son huile après l'ouverture du canal de Panama.

Les pétroles russes sont supérieurs aux pétroles américains pour le pouvoir éclairant, et ils se trouvent généralement à des profondeurs moindres ; la Russie possède des dépôts extrêmement riches d' « huile de pierre », principalement la Caucasic qui n'est qu'un immense lac de naphte.

Il s'en suit naturellement que c'est de ces deux pays que viendra la plus grande partie de l'importation rouennaise.

Celle-ci, de 60.000 tonnes en 1882, s'est élevée à 206.000 tonnes en 1910. Après avoir fléchi jusqu'à 167.000 tonnes l'année suivante, elle est remontée jusqu'au chiffre de 205.000 tonnes en 1912 et 211.000 tonnes en 1913.

La Russie n'envoie pas de pétroles raffinés, ils viennent des Etats-Unis et de la Galicie.

Les pétroles bruts sont exportés par les Etats-Unis, la Roumanie et la Russie.

La Russie reprend le premier rang pour les huiles lourdes et résidus du pétrole.

Telles sont les principales importations, mais cette étude serait incomplète si l'on omettait de citer quelques produits secondaires dont les arrivages ont pour la plupart pris un développement notable.

Alors qu'en 1900 Rouen ne reçoit pas une tonne de phosphates naturels, on a enregistré l'entrée de :

10.000 tonnes en 1904.

51.000 — 1908.

64.000 — 1910.

130.000 — 1912.

En 1913, cette importation atteint 161.000 tonnes, ce qui fait une augmentation de 100.000 en trois ans.

Onze douzièmes de ces phosphates viennent de Tunisie, et le reste des Etats-Unis.

Il n'avait été déclaré au bureau du port que 6.000 tonnes de pyrites en 1901, alors qu'en 1912 on constate qu'il en a été reçu 119.000 tonnes, dont 80 0/0 provenant d'Espagne et le reste de Norvège, de Portugal et de Turquie.

Rouen voit encore débarquer sur ses quais :

Des pavés de Suède et de Norvège (27.000 tonnes).

Des fontes, fers et aciers de Suède et d'Angleterre (15.000 tonnes).

Du kaolin de la Grande-Bretagne.

Cette importation est légèrement en baisse ; de 28.000 tonnes en 1911, elle est tombée à 26 en 1913.

Enfin Rouen reçoit accidentellement des sucres, surtout de Russie, quand la production nationale est déficitaire, mais on ne peut tabler sur cet élément de trafic, comme sur les grains, du reste, pour établir des précisions au sujet du développement progressif du mouvement général du port.

Exportations.

Lorsque l'on jette les yeux sur une des statistiques mensuelles que publie la chambre de commerce, on est tout de suite frappé par les chiffres dérisoires qui représentent les importations dans le mouvement général du port.

Voici par exemple ceux du mois de janvier 1914.

Fûts vides	5.645
Houilles	4.326
Sucres	1.540
Sables	1.807
Céréales	917
Plâtres	2.483
Métaux	4.076
Liquides.	244
Tissus	60
Marchandises diverses	20.102

Au cours du même mois de janvier, il a été importé 256.000 tonnes de charbons.

On voit que l'accroissement du trafic est uniquement dû aux entrées.

L'exportation des fûts vides croît, il est vrai, chaque année, mais ce n'est là que la conséquence du mouvement toujours plus fort de l'importation des vins.

La moyenne de l'exportation des houilles est de 50.000 tonnes, mais il faut remarquer qu'il n'est point de port qui ne possède des dépôts destinés à ravitailler de combustible les navires ayant épuisé leur provision.

Il peut arriver, d'autre part, que par suite de circonstances exceptionnelles, cette exportation augmente, Ainsi, en 1912, lors des grèves anglaises, elle s'est élevée à 84.000 tonnes, les bâtiments retournant en

Algérie ayant pris d'assez considérables chargements de charbons, mais elle est retombée à 62.000 tonnes en 1913.

Les sables et plâtres entrent pour une part inappréciable dans le mouvement du port.

Quant au sucre, Rouen en exporte en moyenne 10.000 à 12.000 tonnes. En 1913 les sorties s'élèvent à 26.000 tonnes, alors qu'au contraire le port en avait importé 22.000 en 1912.

A la vérité, tous les ports français se trouvent dans une situation à peu près identique à celle de Rouen. Partout la question du fret de retour se pose avec plus ou moins d'acuité.

L'Angleterre, au contraire, se trouve dans une situation favorable.

Elle exporte chaque année, tant sous le pavillon britannique que sous pavillon étranger, 83 millions de tonnes de houille, ce qui fait que les navires abordant dans ses ports sont assurés de ne pas retourner sur lest.

L'Allemagne a aussi une production de charbon énorme, mais les besoins de son industrie sont tels que l'importation de la houille surpasse encore l'exportation, mais elle exporte en abondance ces produits fabriqués lourds et encombrants, appropriés au commerce maritime moderne que crée précisément cette industrie, comme les fers et aciers.

Les progrès de l'industrie française, comparés à ceux de l'industrie allemande, sont lents, et elle est bien loin de trouver en excédent sur le sol national les matières premières nécessaires à son fonctionnement.

Des tarifs d'exportation plus judicieusement combinés pourraient peut-être servir de palliatif à cette situation, mais il semble bien difficile de voir là un remède souverain.

En ce qui concerne Rouen, les régions industrielles du Nord et de l'Est seraient peut-être en mesure de l'utiliser davantage.

Quoi qu'il en soit, à moins que les recherches géologiques, autour desquelles on a fait grand bruit récemment, qui auraient révélé l'existence d'immenses bassins de fer et de houille en Normandie, ne marquent le début d'une ère nouvelle pour cette région, il y a tout lieu de croire que pendant bien longtemps encore Rouen ne sera seulement qu'un port d'importation.

CHAPITRE IX

ROLE RÉGIONAL DU PORT DE ROUEN

Après avoir examiné le mouvement des marchandises à Rouen, leur nature, leur importance respective et leur provenance, il nous faut maintenant voir ce que deviennent ces marchandises par la suite et par quelles voies elles arriveront à destination.

Outre ce mouvement vers l'intérieur, il y aurait lieu d'envisager la question inverse, de rechercher quels éléments commerciaux convergent de l'arrière-pays vers le port si nous n'avions point constaté que les exportations ne représentaient même pas le dixième de son trafic, quantité presque négligeable.

Nous avons eu l'occasion de dire, en comparant les rôles différents du Havre et de Rouen, que la fonction commerciale de ce dernier port est presque nulle alors qu'au contraire il a une importance considérable au point de vue régional. La quasi totalité des marchandises qui y sont débarquées, sont importées d'une façon définitive et sont destinées à la consommation française.

Quelle région alimente principalement Rouen et jusqu'à quels points extrêmes distribue-t-il les produits qu'il reçoit ?

L'hinterland d'un port n'est point une contrée étroitement déterminée. Infiniment extensible, il n'a pas de limites fixes ; et suivant que l'on considère la distribution de telle catégorie de marchandises, il est extrêmement variable.

Cependant on peut dire que Rouen est avant tout le port de Paris et de la région parisienne à laquelle il est relié par cet admirable canal de navigation qu'est la Seine.

Il ne servirait à rien, en effet, d'épargner aux cargaisons que renferment les navires un trajet dispendieux par voie ferrée en les amenant dans un port situé très avant dans l'intérieur du pays, si nulle jonction entre le commerce maritime et le commerce terrestre n'y était possible, si ce port n'était pas tête de ligne d'un réseau de voies navigables bien aménagées et s'il n'était point desservi par d'importantes lignes de chemins de fer, permettant aux marchandises d'atteindre leurs lieux de consommation, sans avoir à subir des frais élevés.

Il faut, au contraire, que ces cargaisons complètes, dont les navires fréquentant des ports intérieurs comme Rouen ont le plus grand intérêt à être chargés, soient rapidement déchargées et distribuées en éventail à l'arrière-pays.

Il serait oisieux de rechercher si les voies navigables doivent être préférées aux voies ferrées ou réciproquement.

Il semble bien que les chemins de fer et les canaux servent le plus souvent de moyens de transport à des marchandises de nature différente.

Les marchandises chères peuvent supporter les trajets par voie ferrée, et certaines d'entre elles, promptes à se détériorer, doivent forcément recourir à ce mode de transport.

Les produits représentant une faible valeur sous un gros poids, dont le trafic aujourd'hui a pris un si grand développement, utiliseront de préférence la voie d'eau.

Toutefois il ne faudrait pas pousser cette opinion à l'extrême.

Les canaux et les chemins de fer font généralement un trafic d'un ordre différent, mais il est nombre d'expéditions qui peuvent user indifféremment des uns ou des autres.

C'est si vrai, qu'autrement il n'y aurait point eu ces luttes acharnées entre les Compagnies de chemins de fer et les Compagnies de transports fluviaux survenues chaque fois qu'une voie ferrée concurrençait une voie de trafic fluvial ou un canal.

La voie navigable présente, à bien des points de vue, une incontestable supériorité sur sa rivale.

Elle est beaucoup plus avantageuse ; la nature

en a souvent fait les frais ; lorsqu'elle est artificielle, nulle charge ne pèse sur les transporteurs, la navigation fluviale étant en France livrée gratuitement au public.

De plus, une concurrence s'établit entre les diverses sociétés de batellerie, auxquelles il serait impossible de demander des prix excessifs.

Les Compagnies de chemins de fer, en dehors des frais d'établissement de leurs lignes et d'entretien de leur matériel, voient aujourd'hui leurs charges financières s'accroître par l'amélioration du sort de leur personnel ; jouissant d'un monopole, elles sont trop souvent tentées d'établir des tarifs abusifs.

Assurément presque toutes les grandes Compagnies sont dans une situation prospère, mais les comptes-rendus des travaux des chambres de commerce sont remplis de plaintes ayant trait à l'élévation des tarifs et à la pénurie et au mauvais état du matériel.

Chaque fois que cela leur a été possible, les Compagnies, qui pourtant ont plus de clients qu'elles ne peuvent en satisfaire, n'ont jamais manqué de mettre tout en œuvre pour ruiner la batellerie, même en établissant des tarifs différentiels désastreux pour elles-mêmes. M. Audiffred a mis ce point en lumière dans son rapport sur la proposition de loi relative à l'achèvement des ports et voies navigables (annexe au *Journal officiel* du 2 avril 1909).

De plus, elles ont fait preuve du plus évident mauvais vouloir chaque fois qu'il s'est agi de relier les ports et les canaux par des voies de raccordement, et sont pour une grande part responsables du peu de développement de notre système de navigation intérieure.

Pour donner à nos ports intérieurs un outillage perfectionné et pour achever notre réseau de voies navigables, il ne faudrait, d'après M. Hersent, pas moins de deux milliards.

Mais à quoi serviraient ces sacrifices si les grandes Compagnies continuaient à refuser systématiquement de relier nos canaux à leurs réseaux.

Il leur faudrait considérer la batellerie comme un auxiliaire et non comme un adversaire.

L'intérêt général demanderait entre ces deux modes de transport une collaboration étroite, permettant un transit plus rapide et surtout moins onéreux des marchandises.

De grands courants commerciaux, que l'insuffisance de nos moyens de transport et leur coût élevé ont détournés de nos ports, se trouveraient ainsi rétablis.

La Compagnie de l'Ouest, notamment, n'a jamais cherché qu'à retarder l'essor du port de Rouen.

On ne peut feuilleter la collection des journaux rouennais depuis un demi-siècle, sans tomber à chaque page sur des récriminations de commerçants à ce

sujet. Au lieu, écrit M. de Rouziers, de servir le commerce sans-arrière-pensée, la Compagnie de l'Ouest « organisa contre lui de véritables courses d'obstacles, coûteuses, dangereuses, décourageantes ».

Heureusement Rouen est aussi desservi par la Compagnie du Nord, qui n'avait aucun intérêt à paralyser le trafic fluvial et qui établit dès 1863 une voie de raccordement entre la gare de Rouen-Martainville et la rive droite, la plus active à cette époque.

C'est alors, mais alors seulement, que l'Ouest se décida à poser ses rails sur la rive gauche.

Il ne faudrait pas croire que cette Compagnie ait alors changé de tactique et ait renoncé à ses procédés habituels. A mesure que l'approfondissement de la Seine fluviale facilitait l'essor de la batellerie, elle entreprenait contre elle une véritable guerre de tarifs.

C'est déjà par ce moyen, ainsi que par l'établissement de traités en faveur de certains particuliers, qu'elle s'était déjà efforcée d'entraver la montée des navires jusqu'à Rouen.

La chambre de commerce multiplia ses démarches auprès des pouvoirs publics, si bien qu'à la suite de conventions entre l'Etat et les Compagnies, les tarifs furent entièrement remaniés.

Cependant les avantages de la navigation par voie fluviale sont tels que la plupart des transitaires rouennais, tout en continuant à protester sans cesse contre

les homologations de ces tarifs de pénétration, établis par la Compagnie, dont l'objectif était de faire succomber la batellerie, s'adressaient à celle-ci toutes les fois que c'était possible, excédés des retards extraordinaires que causait sur l'Ouest le défaut de matériel.

La Compagnie se refusait obstinément à établir un raccordement entre la ligne située sur le quai gauche et les bassins aux pétroles et aux bois ; elle se décida enfin à prolonger ses rails en 1890.

Il n'est pas bien sûr que Rouen ne se trouverait pas encore actuellement réduit au transbordement par camionnage d'une grande partie des marchandises s'il n'avait été en même temps desservi par le réseau du Nord.

C'est là un des vices du système des concessions ; alors que l'exploitation en régie se voit forcée de tenir compte de l'intérêt général, les Compagnies ne songent qu'à défendre leurs intérêts pécuniaires, même par des mesures absolument vexatoires.

Si le port est aujourd'hui relié aux lignes de l'Etat et à celles du Nord, la Seine n'en reste pas moins la meilleure voie de communication reliant Rouen à son arrière-pays.

C'est par la Seine, c'est par ses affluents et les canaux qui s'y rattachent, que Rouen se trouve relié à nos principaux foyers de concentration industrielle ;

par l'Oise, le canal de Saint-Quentin et celui de la Sambre à l'Oise, à celui du Nord ; par le canal de la Marne au Rhin et la Meuse, aux groupements de la Meurthe-et-Moselle et des Vosges ; enfin par les canaux de la Loire, du Nivernais et de Bourgogne ; au groupe formé par les départements de la Loire, de la Saône-et-Loire, de l'Allier et du Rhône.

Cependant, c'est Paris qui absorbe la plus grande partie des produits importés à Rouen. Nous voyons, en examinant le mouvement fluvial ascendant de Rouen vers Paris, quelles quantités servent à son approvisionnement.

Sur 1.401.000 tonnes de houille transportées par la batellerie, 1.300.000 ne dépassent pas Paris qui conserve aussi 103.000 tonnes de bois sur 154.000 tonnes.

Une portion considérable des pétroles, des vins et des céréales ne va point aussi plus loin que Paris : 93.000 tonnes de pétroles sur 154.000 ; 174.000 tonnes de vins sur 354.000 et 73.000 tonnes de céréales sur 145.000.

Rouen mérite donc bien le nom d'avant-port de Paris, et ce mouvement fluvial fait chaque année de nouveaux progrès.

Les charbons de toute provenance : Belgique, Allemagne, Nord de la France, pénètrent en effet à Paris qui reçoit aussi des houilles anglaises par Dieppe et

Dunkerque, et cependant les arrivages par la Seine vont toujours croissant en raison du faible coût du transport.

Par la ligne Paris-Lyon-Méditerranée, la capitale reçoit des vins algériens, mais, malgré les tarifs très réduits établis par la Compagnie, ces vins représentent à peine le douzième de l'importation totale.

C'est encore à raison des conditions avantageuses dans lesquelles s'effectuent les transports sur la Seine que Paris est alimenté par Rouen de céréales venant du Nord de la Russie, de l'Algérie et de la Tunisie, qui pourraient autrement être importées par Marseille.

Il en est de même pour les bois.

Mais si Paris absorbe une grande partie des marchandises apportées à Rouen, celles-ci rayonnent beaucoup plus loin.

En ce qui concerne les charbons, ils sont principalement dirigés vers le centre de la France par la Haute-Seine, l'Yonne et les canaux s'y rattachant. Dans l'Ouest, ils entrent en concurrence avec ceux de Saint-Nazaire; enfin, au Nord ils pénètrent dans la Somme et à l'Est jusqu'en Lorraine.

La Normandie et le Nord de la France ne boivent pour ainsi dire que des vins algériens; le port de Rouen dessert toute une vaste région dont les points extrêmes sont Cherbourg, Blois, Orléans, Troyes, Chaumont, Nancy, Epinal.

Le pétrole, par les canaux du Loing et de Briare, est transporté jusqu'au centre de la France. Il entre dans le mouvement de la batellerie sur l'Yonne et l'Aisne, en notable partie.

Les bois se heurtent dans le Nord aux importations de Dunkerque, mais ils pénètrent très loin dans l'Est et le Midi, jusqu'à Châlons et Avignon, concurrençant sur ces places les bois du Jura et des Vosges et ceux des Alpes.

Une petite partie des pâtes de bois remonte vers le Nord, mais ces pâtes sont surtout dirigées vers le centre de la France.

On voit, par ce qui précède, quelle est l'activité du port de Rouen au point de vue du trafic fluvial.

Le transbordement des marchandises s'y effectue dans des conditions très favorables entre les navires de mer et les bateaux de rivière. Ceux-ci viennent se placer bord à bord le long des premiers qui déchargent le contenu de leurs cales au moyen de mâts de charge ou avec l'aide de grues flottantes à vapeur.

Lorsqu'un chaland est plein, un autre vient le remplacer, jusqu'à complet épuisement de la cargaison.

Les chalands retournent ensuite dans le bassin fluvial. Là ils sont organisés en trains, qu'un remorqueur conduira à destination.

Ces bateaux de rivière présentent des types extrêmement variés.

Il n'y a pas plus de 30 ans on ne trouvait que 1 m. 50 de tirant d'eau dans la Seine fluviale. Aussi les chalands qui la fréquentaient étaient-ils forcément de dimensions restreintes.

Des travaux, qui étaient le complément indispensable de ceux exécutés dans l'estuaire et dans la partie maritime du fleuve, ont permis d'augmenter les calaisons des bateaux. Le niveau a été porté à 3 m. 20.

De nouveaux travaux en cours d'exécution auront pour résultat d'adapter les divers ouvrages d'art qui se trouvent sur le cours du fleuve à l'accroissement toujours grandissant du tonnage des chalands et péniches.

Sans compter les mariniers indépendants peu fortunés qui possèdent une ou deux péniches, Rouen est desservi par plusieurs grandes Compagnies de navigation, telles que la Compagnie H.-P.-L.-M., la Compagnie Fretigny, la Seine, la Fluviale.

On peut ramener à trois types principaux les divers bateaux de rivière utilisés sur la Seine fluviale.

Le premier est celui de la péniche dont les modèles les plus courants coûtent en moyenne 12.000 francs, ont 35 mètres de long avec un creux de 2 m. 50 et jaugent de 350 à 450 tonnes.

Viennent ensuite les toues et flûtes qui ont à peu près la même longueur, mais sont d'un prix inférieur et ne jaugent que de 250 à 350 tonnes.

Enfin, en beaucoup moins grand nombre, on rencontre des chalands ayant 60 mètres de longueur et calant 3 m. 10 de tirant d'eau à pleine charge. Construits en bois, il reviennent à 40.000 francs et à 45.000 en acier. Ils sont surtout destinés au transport des houilles entre Rouen et Paris, alors qu'au contraire les modèles plus réduits conviennent mieux à la navigation dans les canaux, à cause de leur faible tirant d'eau.

La survivance des toues et flûtes s'explique en outre par ce fait que, par leurs faibles dimensions, ils s'adaptent mieux aux besoins du commerce rouennais.

Les marchandises transportées au moyen des bâtiments de fort tonnage bénéficient bien d'un prix moindre, mais à quoi servirait aux Compagnies de battellerie d'augmenter les dimensions de leurs chalands et de faire l'acquisition d'un matériel plus moderne adapté à la profondeur plus grande du fleuve, alors que le plus souvent les transitaires et négociants rouennais ne reçoivent que des commandes ne nécessitant pas de gros chargements, mais pouvant au contraire remplir à peine une péniche de tonnage moyen.

En dehors du matériel remorqué, les sociétés de navigation fluviale disposent d'un certain nombre de bateaux munis de propulseurs, roues ou hélices dont

la vitesse est beaucoup plus grande. Alors que les remorqueurs avec leur convoi de chalands mettent environ trois jours à effectuer le trajet de 226 kilomètres qui sépare Rouen de Paris, ces porteurs parcourent la même distance en 36 heures.

Les toueurs mettent beaucoup plus de temps.

Ce système de traction, maintenant désuet, ne se maintient que grâce aux prix de transport peu élevés que demande la Compagnie.

Le touage avait été un progrès sur l'ancien mode de halage à bras d'homme ou au moyen de chevaux. Il permettait la formation de trains de péniches.

Les remorqueurs sont munis d'un appareil fixé sur leur pont et actionné par les machines à vapeur sur lequel s'enroule une chaîne immergée dans le fond du fleuve et fixée à chacune de ses extrémités. L'appareil laisse retomber cette chaîne à l'arrière à mesure que le bateau s'avance.

Le développement de Rouen a beaucoup plus profité à la batellerie qu'aux chemins de fer.

Ce résultat tient à la situation de Rouen, port intérieur, recevant par les navires de mer des marchandises lourdes et encombrantes qui ne peuvent supporter les tarifs des Compagnies de chemins de fer, tarifs que celles-ci se sont pourtant appliquées à abaisser.

Si la plupart des marchandises qui alimentent Rouen

sont distribuées dans sa vaste zone d'influence, c'est que l'importance de la voie navigable qui le dessert est un des facteurs les plus importants de sa prospérité, c'est que ses progrès sont étroitement liés au rôle du fleuve qui l'arrose.

Cependant le caractère du négoce rouennais est tel que les chemins de fer lui rendent les plus grands services ; l'éparpillement des destinations et le peu d'importance de beaucoup de commandes faites seulement par petites quantités, rendent indispensables certains transports par voie ferrée. Nombre d'ordres donnés sur la place sont beaucoup trop minimes pour permettre l'utilisation d'un chaland, et les négociants se trouvent obligés d'avoir recours aux transports par wagons.

Toutefois, alors que les marchandises transportées par voie fluviale en 1912 atteignent 3.308.622 tonnes, voici quel a été, la même année, le mouvement des marchandises transportées par chemin de fer :

	Compagnies du Nord Rive droite	de l'Ouest Rive gauche	Totaux
Marchandises apportées sur les quais	160.337	259.509	419.846
Marchandises enlevées des quais	302.989	814.406	1.117.395
Totaux	463.326	1.073.915	1.537.241

On voit que la batellerie transporte aujourd'hui plus des 3/4 des marchandises débarquées ou embarquées sur les quais du port.

CHAPITRE X

ROLE INDUSTRIEL DU PORT DE ROUEN

Alors qu'autrefois les ports jouaient un rôle presque exclusivement commercial, ils remplissent aujourd'hui des fonctions multiples, grâce à l'évolution qui s'est accomplie dans les transports maritimes.

Les grands cargo-boats modernes apportent à peu de frais les matières sans lesquelles nombre d'industries ne pourraient fonctionner.

Aussi, afin de réduire au minimum les frais de transport par voie de terre de ces matières, les usines se groupent-elles à proximité immédiate d'un port, lieu de jonction entre les routes maritimes et terrestres.

Celui-ci bénéficiera de ce fait d'une nouvelle animation, tant par l'importation des produits bruts et du combustible nécessaire à la marche des machines que par la réexportation d'une partie des produits fabriqués.

A quoi tient le peu de développement du rôle industriel du port de Rouen ?

C'est que son hinterland ne comprend point de régions comme celles du Nord et de l'Est, véritables foyers de concentration industrielle, et que celles-ci sont desservies par d'autres ports beaucoup plus rapprochés.

La région rouennaise connaît, d'autre part, une grande prospérité et cependant le port n'en ressent point les effets.

La cause en est à l'état déplorable de la Seine au cours de la première moitié du XIX^e siècle. Les grands marchés, entre autres celui du coton, se sont fixés au Havre.

Il est peu probable que les Rouennais réussiraient à transporter sur leur place le marché du coton. Ils ne s'y emploient d'ailleurs aucunement.

Un marché une fois fixé est extrêmement difficile à changer. Les Havrais avaient récemment tâché de créer chez eux celui de l'ivoire. Les ivoires importés ont dû gagner Marseille par chemin de fer.

Il est en effet curieux de constater qu'alors que la région rouennaise est un centre très important de l'industrie cotonnière, rivalisant avec les régions du Nord et des Vosges, et que les filatures et les tissages se trouvent en grande partie groupés dans les communes limitrophes de la ville, les cotons sont cependant débarqués au Havre, qui en conserve le marché.

Le Havre reçoit les trois quarts de l'importation

cotonnière en France. En 1912, les Etats-Unis et les Indes lui en ont expédié 1.317.162 balles, ce qui a donné au mouvement du port 366.433 tonnes à l'entrée et 156.885 quintaux à la sortie.

On voit, par ces chiffres, ce qu'a perdu Rouen en laissant le marché du coton s'établir au Havre, ce qui est d'autant plus fâcheux qu'il est à prévoir que cette importation ira grandissante.

Rien que dans nos colonies on a introduit la culture du coton partout où elle était possible. Il est, d'autre part, maintenant question de rendre aux plaines du Tigre et de l'Euphrate leur fertilité prodigieuse d'antan par des irrigations, et l'on estime que la production annuelle de coton dans ces régions donnerait plus de 5 millions de kilogrammes.

Il est vrai qu'il devient chaque jour plus difficile de trouver des débouchés. Le nombre de broches a été augmenté dans des proportions bien supérieures au besoin du marché français, et nos produits sont concurrencés par les produits anglais, japonais et indiens, à l'étranger et dans nos colonies. Aussi cette surproduction fiévreuse, anarchique, ne tenant aucun compte des conditions générales du marché, a déterminé une crise funeste de la filature et de continuels chômages.

Quoi qu'il en soit, le rôle industriel du port de Rouen est aujourd'hui de beaucoup dépassé par sa

fonction régionale, et avant de voir quelles chances il peut avoir de s'étendre, il importe d'examiner ce qu'il est présentement.

On peut dire que la fonction industrielle n'est ici que le complément, que la conséquence du rôle régional.

Les matières premières industrielles et les produits fabriqués contribuent, pour une faible part, à l'importance du port qui doit surtout l'augmentation de son trafic à sa fonction d'approvisionnement régional. Il pourvoit aux besoins de la population très dense de la région parisienne, à laquelle il fournit les denrées nécessaires à son alimentation, à son chauffage et à son éclairage.

La plupart des usines établies à Rouen n'ont pour but que de transformer les produits alimentaires et minéraux destinés à la consommation de son arrière-pays.

Rouen n'est donc pas encore aujourd'hui devenu un centre industriel considérable; toutefois, les 76 usines qui fonctionnent dans le port même ou dans son voisinage immédiat, et qui sont en développement constant, lui donnent une très appréciable activité.

Les *houilles* ne donnent pas seulement à la batellerie et au chemin de fer un trafic énorme, mais sont encore pour la population ouvrière un élément de main-d'œuvre.

Si une portion considérable des charbons est en effet transbordée immédiatement dans les péniches à l'aide des grues à vapeur ou dans les wagons au moyen de grues hydrauliques, une partie du tout-venant subit dans le port même des transformations.

Dans l'ancienne île Rollet, maintenant réunie à la rive gauche, s'est créée depuis une quinzaine d'années une cité du charbon, d'où les roches de houilles repartent après avoir été concassées et criblées ou sous forme d'agglomérés.

Les principaux ateliers sont les suivants :

Lemoine et fils, Hugo Stinnes, Powell, Dufryn, Depeaux, Witby, Société Normande d'anhracites, Germain et Quitard.

Les *vins* ne font point non plus seulement l'objet d'un commerce de transit. Il n'en est ainsi que pour ceux de Bordeaux.

Les maisons commerciales ont des installations complètes pour la manipulation des vins algériens, et les docks ne sont pas moins bien outillés.

Ces manipulations sont très importantes et très minutieuses. Un vin de même provenance qu'un autre, récolté l'année précédente, peut différer beaucoup, soit qu'il possède trop ou pas assez d'alcool, soit qu'il en renferme en excès ou qu'il manque de tannin ou de matières colorantes.

Les vins sont filtrés et égalisés et ne remontent jus-

qu'à Paris que coupés, ou tout au moins prêts au coupage.

Le coupage est d'ailleurs une opération indispensable, puisqu'à Paris, qui consomme quantité de vins algériens, les usages du commerce font considérer comme une fraude la vente de vins renfermant moins de 10 degrés 0/0 d'alcool et 20 grammes d'extrait sec par litre.

Enfin, ces manipulations ont aussi pour but d'empêcher les vins, qui sont exposés à bien des maladies (vins piqués, tournés, aigris) de s'altérer.

Voici quelles sont les maisons possédant les entrepôts les plus importants :

Margnat, Charles Bruno, Cazalis et Delord, Theus Neveu et Cie, Lagarde et Cie, Dangland.

Les négociants en vins voudraient réexporter les vins après leur manipulation et se plaignent de voir leur esprit d'entreprise entravé par les formalités douanières. Plus que tous autres, ils demandent, comme les commerçants de Bordeaux du reste, qu'on fasse l'essai d'un port franc.

Mais est-il bien sûr que l'on pourrait facilement trouver des débouchés au dehors pour ces vins d'Algérie ? Le vin de Bordeaux, malgré sa réputation mondiale, en trouve chaque jour plus difficilement. L'Amérique est envahie par les vins de Californie, du Chili et de la République Argentine, et en Europe les

gouvernements étrangers ne cessent d'entraver l'importation des vins français par des taxes et des règlements systématiquement vexatoires.

Les raffineries de *pétrole* sont situées en aval, sur la rive gauche, en bordure ou dans le voisinage du bassin spécialement réservé au débarquement de cette dangereuse marchandise.

D'immenses cuves au couvercle bombé, rappelant par leurs formes les gazomètres, s'échelonnent le long du fleuve.

Les principales sociétés sont : la Compagnie industrielle des pétroles, la Société Bedford, les fils A. Deutsch, La Compagnie des pétroles Fanto, la Société anonyme André fils, enfin la société Lille Bonnières et Colombes.

Chacune de ces 13 usines, toutes bâties depuis moins de 15 ans, possèdent un matériel perfectionné. Le pétrole est pompé dans les citernes des navires et conduit dans de vastes réservoirs susceptibles de recevoir le chargement entier d'un navire. Au moyen de chaland citernes et de wagons citernes, il sera ensuite transporté à destination.

Il y a une dizaine d'années, on n'importait guère que des huiles brutes qui étaient raffinées à Rouen, les tarifs douaniers d'alors frappant de droits élevés les entrées de pétroles raffinés.

L'établissement en 1903 d'une taxe de fabrication

sur les huiles brutes entrant en raffinerie a rendu égale en 1906 l'importation des huiles brutes et celle des pétroles raffinés.

Depuis cette époque, les entrées d'huiles de la première catégorie sont tombées de 86.000 à 59.000 tonnes, alors que le mouvement des essences et pétroles raffinés augmentait de 50.000 tonnes.

Rouen possède encore 13 usines de *produits et engrais chimiques*, dont les plus importantes appartiennent à la Société Malétra, à la Compagnie Vilars, à la Société anonyme de Saint-Gobain et à la Compagnie bordelaise de produits chimiques, mais elles ne fournissent qu'un faible appoint au mouvement général du port.

Il en est de même pour les distilleries.

Quant aux *céréales*, le port possède des docks permettant leur emmagasinage en vrac, mais manque d'installations vraiment modernes pour le nettoyage des grains et leur conservation.

Le commerce des *bois* a déterminé l'installation de vastes chantiers et scieries. Telle maison, comme la maison Loisel, reçoit plus de 20.000 tonnes de bois ; telle autre, comme les scieries, Sébastien frères et Montreuil et Cie, 30.000 et 35.000 tonnes ; peu de ces bois sont destinés à des transformations industrielles ; ils sont utilisés par la menuiserie, la construction des charpentes des maisons et la fabrication des bateaux.

Nous avons vu combien était faible l'importation des fers et fontes. L'industrie métallurgique n'est représentée aujourd'hui à Rouen que par un très petit nombre d'usines : Affinerie française, Société anonyme des fers et métaux, Liépard (constructions métalliques), Renaux et Ebel (grosse chaudronnerie).

Mais on peut espérer que sous peu cette branche de l'activité rouennaise ne va pas tarder à prendre un grand essor, grâce à l'établissement à Rouen de hauts fourneaux qui ne peuvent manquer de procurer du travail à la population ouvrière et de provoquer une recrudescence d'activité dans le port.

Tout récemment (19 juin 1913), un consortium de forges et aciéries françaises, parmi lesquelles figurent principalement les sociétés de Pont-à-Vendin, de Commentry-Fourchambault et Neuves-Maisons, vient d'acquérir dans ce but moyennant un million et demi une vaste ferme en bordure de la Seine. Cette ferme, presque historique, puisqu'elle avait été donnée par le roi Richard Cœur de Lion à l'Hôtel-Dieu de Rouen, contient 70 hectares d'un seul tenant.

Sans parler des exportations, les importations seules de minerai et de charbon, viendront grossir le mouvement du port.

Etant donné les attaches du consortium avec les sociétés minières du centre de la France, il est possible qu'une certaine partie du charbon provienne de

cette région, mais on peut cependant escompter une notable proportion d'entrées de houilles anglaises.

Quant au minerai, on a songé à celui que fournissent l'Orne et le Calvados. Il pourrait certes être transporté par mer, mais ce mode de transport nécessiterait une manutention trop compliquée, et il y a tout lieu de croire que la Compagnie de l'Etat bénéficierait presque entièrement de ce trafic.

On peut cependant légitimement conjecturer que l'extraction du minerai normand sera insuffisante pour satisfaire aux demandes du consortium qui sera obligé d'avoir recours à la Suède, à l'Espagne, à l'Algérie et peut-être au Maroc.

L'accroissement d'importations que cette création donnera au port est évalué à 400.000 tonnes.

L'industrie des constructions navales a subi à Rouen bien des vicissitudes ; elle traverse en ce moment une période prospère. Mais si elle présente une grande importance au point de vue de la navigation, elle ne contribue que dans une faible mesure au développement du mouvement général du port.

368 tonnes : tel est le chiffre que déclare au bureau du port la Société des Chantiers de Normandie, située à la place de l'ancien « clos des Galées ».

La métallurgie vient en effet des usines de l'intérieur par voie ferrée.

Il n'entre pas dans le cadre de notre sujet d'examiner

pour quelle raison cette industrie, après une longue période de dépression, semble aujourd'hui renaître.

Sa longue décadence coïncide trop avec celle de notre marine marchande pour que ces deux questions ne soient pas étroitement connexes.

L'accord est fait pour voir dans l'éparpillement et la multiplicité de nos chantiers et dans leur manque de spécialisation la cause prédominante de leur inactivité.

Depuis une quinzaine d'années les Allemands ont au contraire fait sur ce point de grands progrès, les grandes Compagnies de Brême et de Hambourg ayant lancé nombre de vapeurs géants et ayant adopté la construction en série seule adéquate aux conditions de l'industrie moderne.

On peut espérer un avenir brillant pour les chantiers de construction et de réparation des navires à Rouen. La main-d'œuvre y est d'un prix moyen ; les travaux d'approfondissement du fleuve ne peuvent que favoriser leur développement ; enfin la proximité des aciéries, déjà en construction, concourra encore à favoriser leur essor.

On peut dire que les plus riches perspectives s'ouvrent actuellement pour le port de Rouen, qui se trouvera peut-être un jour appelé à rivaliser avec Anvers et Hambourg.

De nouvelles usines sortiront de terre dans la ban-

lieue rouennaise, qui feront monter encore le mouvement toujours croissant des importations et donneront aux navires le fret de retour qui fait actuellement défaut.

Les travaux qui vont être effectués, en augmentant la profondeur de la Seine, en donnant à la navigation une entière sécurité, attireront à Rouen la création de nouveaux établissements industriels, et ceux-ci feront de la vieille cité normande une place de premier ordre, un des facteurs les plus puissants de l'avenir industriel de la France.

CONCLUSION

Nous terminerons cette étude en disant quelques mots de deux projets dont la réalisation pourrait avoir les plus funestes conséquences pour le port de Rouen, projets dont chacun suffirait à faire l'objet d'un long volume, et nous dirons ensuite quelles raisons la vieille capitale normande, « la ville aux cent clochers », peut avoir d'espérer en l'avenir, quelles causes favoriseront le mouvement prodigieusement ascensionnel de son port.

La concurrence n'est plus aujourd'hui acharnée entre Rouen et le Havre ; le rôle absolument différent que ces deux villes sont appelées à jouer est aujourd'hui mieux compris. Ce n'est donc pas d'aval, mais d'amont que pourrait venir le danger.

Le port de Rouen possède en effet un rival éventuel, Paris, le premier port de France.

Le trafic total de celui-ci dépasse 11 millions de tonnes, et son étendue, rien qu'à l'intérieur des fortifications, est de plus de 20 kilomètres. Il englobe la Seine, le canal de Saint-Martin, le canal Saint-Denis,

le canal de l'Ourcq et le grand bassin de la Villette, et est en réalité formé par la réunion de 25 petits ports différents, pour la plupart spécialisés, mais malheureusement insuffisamment pourvus d'engins de manutention.

Aussi d'audacieux esprits ont-ils prétendu décupler ce trafic déjà considérable en réalisant le grandiose projet de Paris port de mer.

De tous les projets émis, le plus étudié, et surtout le plus séduisant et le plus connu parce qu'il a fait l'objet d'une enquête d'utilité publique, et surtout parce que son auteur a fait en sa faveur une très active propagande, propagande qui a suscité de violentes polémiques de presse, est celui de M. Bouquet de la Grye.

Le canal suivrait à peu près le cours de la Seine et se terminerait à Clichy. Il coûterait 250 millions, d'après le conseil général des Ponts et Chaussées. Ce chiffre est du reste trop modeste ; en se basant sur les dépenses occasionnés par la création des canaux de Corinthe, de Kiel et de Manchester, il faut prévoir au moins 800 millions.

Au point de vue scientifique, ce projet ne présente pas des difficultés insurmontables, mais là n'est pas la question. Il s'agit de savoir si les résultats obtenus au point de vue économique seraient proportionnés aux dépenses colossales que nécessiteraient les immenses travaux projetés.

M. Bouquet de la Grye voyait là une opération « lucrative et profitable pour tous », et M. Bellan, président du conseil municipal de Paris, déclarait que faire de Paris un port de mer « ce serait enfoncer au cœur de l'Europe une ligne de transit défiant toute concurrence ».

Le conseil municipal de Rouen et la chambre de commerce considèrent, au contraire, ce projet, comme un mirage, comme « une chimère, nuisible à tous », et la démonstration de ses avantages par l'auteur comme « fantaisiste ».

Il est bien évident que la réalisation du canal de Paris à la mer serait pour Rouen une catastrophe lamentable, mais enfin la roue du progrès ne peut tourner sans écraser quelqu'un, et si vraiment cette œuvre devait apporter à la France un élément de richesse inouïe, Rouen devrait se résigner à n'être plus qu'un merveilleux musée d'art gothique.

Il semble bien au contraire que ces centaines de millions jetés à l'eau ne seraient guère une cause de prospérité pour la région parisienne.

Les navires de mer ne jouiraient pas des facilités que possèdent les chalands, composées en trains mus par des remorqueurs indépendants et dont on peut modifier à volonté le nombre des unités.

D'autre part, les ponts actuels devraient être tous démolis et remplacés par des ponts tournants, et il

est à craindre que leur manœuvre ne réserve bien des déboires.

Il n'est pas non plus certain que Paris bénéficierait d'une réduction de prix sur l'achat des denrées étrangères, et que la création du canal allégerait les frais de l'alimentation ; ces denrées concurrenceraient les marchandises venant des provinces françaises et sans doute seraient frappées de droits élevés.

Enfin, en ce qui concerne les exportations, Paris ne fabrique guère que des objets de luxe, qui supportent aisément des frais de transport élevés, et sont présentement transportés par voie ferrée.

Créer un port de mer à Paris, c'est tenter une aventure bien incertaine ; renforcer le rôle de Rouen, c'est aller au devant d'un succès certain.

Le projet a d'ailleurs été retiré. « On comprend, écrit M. Paul de Rousiers, que les projets grandioses de Paris-port de mer ne soient point acceptés, si l'on songe que Paris a son port d'approvisionnement à Rouen et son port en eau profonde au Havre. »

Il est à l'heure actuelle un autre danger qui menace le port de Rouen, c'est la construction d'un viaduc sur la Seine, viaduc sur lequel passerait une nouvelle ligne de chemin de fer du Havre à Paris, via Bourtheroulde-Thuit-Hébert, devant se raccorder à Pont-de-l'Arche à la ligne actuelle du Havre à Paris.

Les Rouennais sont loin de s'opposer à la construction de la ligne elle-même.

Le Havre se trouve absolument isolé de la rive gauche de la Seine, et il pourrait ainsi devenir le débouché de l'Eure et du Calvados.

La question n'est pas nouvelle : la Compagnie de l'Ouest et la ville du Havre s'en sont préoccupées depuis 1872, il y a presque un demi-siècle.

Ce qui fait qu'elle n'a jamais pu aboutir, c'est que les parties intéressées n'ont pu se mettre d'accord sur le moyen par lequel la ligne traverserait la Seine.

Les préférences de la Compagnie de l'Ouest, maintenant rachetée par l'Etat, étaient pour un viaduc ; elle poursuivait l'objectif qu'elle a toujours eu : paralyser la navigation de la Seine maritime, décourager de monter à Rouen les grands navires qui débarqueraient ainsi au Havre leurs marchandises, marchandises qu'elle capterait ensuite au moyen de tarifs désastreux pour la batellerie.

Elle avait tout d'abord conçu l'établissement d'un viaduc dont le tablier aurait été insuffisamment élevé pour permettre la montée à Rouen des grands voiliers et comportant deux piles placées au milieu du fleuve qui auraient gêné considérablement la navigation.

Prenant en considération les protestations énergiques de la chambre de commerce de Rouen et du conseil général de la Seine-Inférieure, les projets plus

récents remédient dans une certaine mesure à ces inconvénients.

Mais la traversée du fleuve peut s'opérer de façon différente.

Certains ingénieurs préconisent l'installation d'un bac à vapeur porte-trains.

Ce que demandent les Rouennais, c'est la traversée en tunnel qui ne présenterait aucun risque d'embouteillage pour le port de Rouen.

Il existe un projet de 1902 dû à l'ingénieur Berlier qui a dressé les plans d'un tunnel double consistant en deux tubes métalliques d'une longueur de 2 kilomètres et demi.

Mais les problèmes d'exécution d'un ouvrage de cette importance doivent être encore discutés, élucidés, adoptés et enfin ratifiés par le conseil général des Ponts et Chaussées.

Dans sa séance du 17 avril 1913, le conseil général de la Seine-Inférieure a émis à l'unanimité, au sujet de cette ligne du Sud-Ouest, le vœu qu'un concours soit ouvert au ministère des travaux publics sur les divers moyens d'effectuer la traversée de la Seine.

Cette question est revenue tout récemment à la Chambre des députés au cours de la discussion générale du budget des chemins de fer de l'Etat, et des parlementaires de l'Eure ont réclamé la réalisation immédiate des projets depuis si longtemps à l'étude.

Les représentants de Rouen ne contestent nullement l'intérêt pressant que présente la création de la nouvelle ligne à bref délai, mais ils souhaitent qu'il ne soit pas donné à ce projet une solution néfaste aux intérêts de leurs commettants.

Les craintes qu'inspirent aux Rouennais ces dangers sont loin d'être chimériques, mais ils sont cependant en droit de concevoir pour l'avenir de leur port les plus magnifiques espérances.

Lorsque le vaste programme de travaux voté en 1913 sera réalisé, les plus grands steamers pourront remonter le lit de la Seine approfondi et rectifié et opérer avec rapidité leurs opérations de chargement et de déchargement le long des bassins et des quais agrandis.

D'autres travaux effectués dans l'estuaire compléteront les ouvrages de la Seine maritime, donnant pleine sécurité aux navires.

En ce qui concerne la Seine fluviale, il existe aussi un projet conçu à la suite des inondations de 1910 qui, s'il venait à être réalisé, favoriserait singulièrement le développement du port. Il comporte l'approfondissement du fleuve en vue d'obtenir un mouillage de 4 m. 50 et la création d'une vaste gare d'eau à Clichy. Les énormes chalands, dont le mouvement croissant du port ne manquera pas de développer la construction, pourront ainsi circuler facilement entre Rouen et Paris.

La merveilleuse situation de la vieille capitale normande et l'énergie intelligente de ses habitants sont un gage certain d'un avenir brillant.

Quelqu'important que soit aujourd'hui son rôle régional, Rouen verra sa zone de pénétration s'accroître encore, sa fonction de distribution continuer à grandir

Mais il ne se contentera plus d'être l'avant-port de Paris, il y a tout lieu d'espérer voir son rôle industriel, encore à ses débuts, progresser. Les industries de transformation semblent se fixer de plus en plus dans le voisinage des ports où elles trouvent de première main le combustible et les matières premières ; hier c'était la Compagnie Fives-Lille qui décidait l'installation de hauts fourneaux à Dunkerque ; aujourd'hui un consortium français a acquis dans le même but de vastes terrains dans la banlieue rouennaise.

L'avenir s'annonce donc pour le port de Rouen sous le jour le plus favorable. La chambre de commerce peut être, à bon droit, fière des magnifiques résultats obtenus, grâce à la lutte qu'elle a menée depuis deux siècles avec cette infatigable persévérance et cette ténacité clairvoyante qui sont parmi les traits dominants de la race normande.

Vu :

Le Président de la Thèse,
C. PERREAU.

Vu :

Le Doyen,
F. LARNAUDE.

Vu et permis d'imprimer :

Le Vice-Recteur de l'Académie de Paris,
L. LIARD.

BIBLIOGRAPHIE

- Audiffred.** — Rapport fait au nom de la Commission de l'Outil-
lage national chargée d'examiner le projet de loi adopté par
la Chambre des députés ayant pour objet l'*Amélioration et l'ex-
tension du port de Rouen et de ses accès*, 1913.
- Bignon.** — Rapport à la Chambre des députés sur le même
sujet, 1913.
- Babin, Coblenz et Lorton.** — Notice sur le port de Rouen,
1913.
- Babin et Godron.** — Notice sur le régime et les travaux d'a-
mélioration de la Seine maritime, 1913.
- Baudry.** — Histoire de Rouen, 1899.
- Blondel.** — Le port de Rouen, 1909.
- Bellecroix.** — Rapports entre la batellerie et les ports de com-
merce maritime, 1902.
- Besse.** — En Allemagne. Etude industrielle, économique et so-
ciale, 1909.
- Cauwès.** — Cours d'économie politique, 1901.
- Colson.** — Transports et tarifs, 1890.
- Chantriot.** — L'Allemagne et sa situation économique, 1910.
- De Fréville.** — Mémoire sur le commerce maritime de Rouen
depuis les temps les plus reculés jusqu'à nos jours, 1857.
- Depeaux.** — Remarques sur le projet de bassin à flot dans les
prairies Saint-Gervais, 1907.
- Notes sur le projet de voies à créer dans les prairies du
Mont-Riboudet, présenté par le service municipal de la voirie,
1900.
- De Rousiers.** — Les grands ports de France, 1909.

- Dupont.** — Rapport à la chambre de commerce de Paris sur l'amélioration et l'extension du port de Rouen et de ses accès, 1913.
- Fouquet.** — Histoire civile, politique et commerciale de Rouen, 1876.
- Hersent.** — Mise au point de notre outillage national (Ports et canaux).
- Le Corbeiller.** — Histoire du port de Rouen et de son commerce depuis les temps les plus reculés jusqu'à nos jours, 1902.
- Levainville.** — Rouen. Etude d'une agglomération urbaine, 1913.
- Maury.** — Le port de Paris, 1903.
- Oursel.** — Abrégé de l'histoire de Rouen, 1759.
- Perreau.** — Cours d'économie politique, t. I, 1914.
- Periaux.** — Histoire sommaire et chronologique de la ville de Rouen, 1874.
- Picard.** — Paris, port de mer, 1913.
- Sekutowitz.** — La Seine maritime, 1900.
- Sibille.** — Rapport sur l'amélioration du port de Nantes.
- Sion.** — Les paysans de la Normandie orientale, 1909.
- X...** — Bi-centenaire de la fondation de la chambre de commerce de Rouen, 1908.
- Wallon.** — La Seine plus navigable, 1898.

Journal de Rouen (Chronique commerciale et économique).

Dépêche de Rouen.

Bulletin de la Société normande de géographie.

Revue politique et parlementaire.

La France économique.

La Ligue maritime.

La Loire navigable.

Annuaire de Rouen.

Comptes-rendus des délibérations du conseil général de la Seine-Inférieure.

Chambre de commerce de Rouen. Renseignements statistiques.

TABLE DES MATIÈRES

	Pages
INTRODUCTION	1
CHAPITRE PREMIER. — Régime hydraulique de la Seine. — Position du port de Rouen	9
LA SEINE. — Sa supériorité sur les autres grands fleuves français. — RÉGIME. — Bassin, affluents, débit, pente, largeur et profondeur du lit, glaces et crues. — La Seine maritime. — L'estuaire (chenal, bancs, marées, mascaret). — SITUATION DE ROUEN. — Obstacles qui s'opposaient au développement de l'agglomération rouennaise et causes qui ont favorisé son essor. — Importance du rôle régional du port.	
CHAPITRE II. — Rouen et le Havre.	25
Rivalité de ces deux ports. — Ports côtiers et intérieurs (avantages et inconvénients). — Nature différente des marchandises qu'ils reçoivent. — Exemples de ports conjugués en France et à l'étranger. — Il doit y avoir union étroite et non concurrence entre le Havre et Rouen.	
CHAPITRE III. — Aperçu historique du port de Rouen (des origines jusqu'en 1846)	42
Périodes gallo-romaine et franque. — Invasions normandes. — Conquête française. — François I^{er}. — Henri IV. — Louis XIV. — Révolution. — Empire. — Restauration et monarchie de Juillet.	

CHAPITRE IV. — Histoire du Port de Rouen (de 1846 à 1913).	66
Etat de la Seine maritime en 1846. — Transformations de l'industrie et du commerce maritime. — Rôle nouveau joué par les ports. — <i>Loi du 31 mai 1846.</i> — Travaux exécutés depuis cette époque. — Résultats. — <i>Loi du 6 août 1913.</i>	
CHAPITRE V. — Outillage	91
I. Le perfectionnement de l'outillage est un facteur puissant de la prospérité d'un port. — Infériorité des ports français sur les ports étrangers à cet égard. — Ses causes. — <i>Loi du 5 janvier 1912</i> sur l'autonomie des ports. — Conditions que doit remplir au point de vue de l'outillage un port moderne.	
II. Rouen. — Quais. — Voies ferrées. — Eclairage. — Engins de manutention. — Hangars et docks. — Slip.	
III. Améliorations prévues par la loi du 6 août 1913. — Différents projets ayant précédé cette loi. — Améliorations. — Acquisitions de terrains. — Installation de voies ferrées. — Construction d'une forme de radoub. — Construction de bassins dans les prairies Saint-Gervais. — Crédits votés pour l'exécution de ces travaux.	
CHAPITRE VI. — Les ouvriers du port	120
Nombre. — Conditions d'existence. — Salaires. — Modes de travail. — Grèves. — Police des quais.	
CHAPITRE VII. — Le mouvement de la navigation . .	140
Rang de Rouen parmi les ports français. — Essor du port. — Vapeurs et voiliers. — Cabotage. — Relations : 1° avec l'Algérie et les colonies françaises ; 2° avec les pays d'Europe et les pays extra-européens. — Part du pavillon national.	
CHAPITRE VIII. — Le mouvement des marchandises.	156

Importations. — Leur augmentation. — Principales importations. — Houilles. — Vins. — Bois. — Céréales. — Pétroles. — Exportations.

CHAPITRE IX. — Rôle régional du port de Rouen. . 178

Rouen avant-port de Paris. — Seine fluviale et chemins de fer. — Lutte entre l'Ouest et la batellerie. — Points extrêmes de l'hinterland de Rouen. — Matériel utilisé par la batellerie. — L'essor de Rouen a beaucoup plus profité à la batellerie qu'aux Compagnies de chemins de fer.

CHAPITRE X. — Rôle industriel du port de Rouen . 192

Son peu de développement. — La question de l'importation du coton. — La fonction industrielle du port n'est à Rouen que l'accessoire de son rôle régional. — Ateliers de criblage et de concassage des charbons. — Manipulation des vins. — Raffineries de pétroles. — Installation prochaine de hauts fourneaux. — Chantiers de constructions navales.

CONCLUSION. 205

Projets qui pourraient compromettre ou ruiner la prospérité du port de Rouen. — 1^o Projet de Paris port de mer. — 2^o Création d'un viaduc sur la partie maritime de la Seine.

Avenir du port de Rouen.

A. Pedone, imprimeur-éditeur. — Paris.
